Дневник графомана

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Ершов Василий Васильевич, профессиональный пилот гражданской авиации, пилот-инструктор Ту-154, пролетал 35 лет, общий налет 19300 часов, ныне пенсионер.

Публиковался издательством Эксмо.

Выдвинут на соискание Патриаршей литературной премии 2012 г.

Номинант Национальной литературной премии "Писатель года 2012".

- Дневник графомана
- 2008 год
- Ноябрь
- Декабрь
- 2009 год
- Февраль
- Март
- Апрель
- Май
- Июнь
- Июль
- Октябрь
- Ноябрь
- Декабрь
- 2010 год
- Февраль
- Март
- Апрель
- Май
- Июнь
- Июль
- Август
- Сентябрь
- Октябрь
- Ноябрь
- Декабрь

Дневник графомана

2008 год
Октябрь

18.10.

С 15 октября я пенсионер. Ушел из разваливающейся авиакомпании и теперь с авиацией формально не связан. Свободный человек.

Год вроде удачный. Четыре книги в издательстве Эксмо, по 15 000 экз., плюс допечатка 5000 «Аэропорта 2008» («Раздумья») – я об этом и мечтать не мог. Естественно, сначала были тревоги. В начале года, изверившись в том, что Эксмо выполнит обещание заключить со мной договор, стал связываться с другими издательствами: везде вежливый отказ. Но, наконец, Эксмо обрадовало, а дальше пошло как снежный ком, «на ура».

Теперь общий тираж, с учетом самиздата, достиг 67 500 экз.

Сегодня, по обещанию редактора, как раз выходит «Аэромания» («Рассказы»), а на декабрь запланирован «Самолетопад» («Откровения»).

Надеюсь, в будущем еще будет востребована «Аэрофобия», по крайней мере, пока богатые пассажиры летают.

Теперь вот сижу на пенсии. Зарплата моя (приличная) рявкнулась; это ощутимо, но не смертельно.

Я ушел потому, что еще и за август отпускных не выдавали; зачем задарма работать. Летный комплекс разбежался, осталось несколько стариков: высиживают сокращение и ждут компенсацию за 2 месяца, согласно ТК РФ.

Сказал себе: не обольщайся, это тоскливое сидение изо дня в день подрывает нервы, а здоровье – единственный капитал пенсионера. Да и писать хочу, а на работе не тот настрой, ну напрочь нет охоты: все ждешь, что тебя куда-то погонят. А зарплаты за сентябрь и октябрь уже не будет.

Родные все же считают, что мне для душевного равновесия и общего здоровья надо работать, то есть, вставать по будильнику, бежать на автобус и т.д.

Однако написание книг – тоже работа, но – работа в кайф, для себя, положительные эмоции, творчество, а не ремесло; тем более, не исполнение чьих-то, мне совершенно чуждых и ненужных приказов, не перекладывание ненавистных бумаг.

Деньги от издательства понемногу капают – и ладно. Можно

жить. Но нужно занятие для души. Графоман не может без писанины.

Новая книга задумана давно. Это дальнейшее развитие моей неудачной «Байкальской истории».

Купил ноутбук, буду работать на даче.

21.10.

Вот, начал с конца. Ну, попросилось – я и выплеснул: написал концовку книги: смерть героя. Господи, какой неуклюжий язык. Если бы я не чувствовал в себе способности совершенствоваться, – бросил бы это дело навсегда.

А впереди долгая зима, и моя книга, и совершенствование писательской деятельности. Насчет работы с издательством у меня нынче нет ни малейших сомнений; а ведь иные изводят всю жизнь, чтобы добиться благосклонности редактора.

Слава Богу, читатели не очень донимают, а на форумы я стараюсь особо не вылезать. Иногда, очень редко, скажу там веское слово, все соглашаются, спор умолкает.

Осенью было доставали телевизионщики; сейчас притихли. Попытки Первого канала и РЕН-ТВ, я отбрил начисто: пусть поймут, что я не испытываю щенячьего восторга от того, что меня покажут по ящику. Эти интервью, это словоблудное токование на всяческих шоу – не помогут моей авиации.

А книги мои о полетах останутся, хотя бы потому, что других в этом безвременье никто не написал. После меня уже некому будет написать о романтике Полета: я старик, но что-то не видно на писательском небосклоне авиаторов-писателей моего поколения. А за нами уже следует эпоха прагматиков.

24.10.

Пишу по утрам. Пока что идет раскачка, пишу фрагменты, теоретические обоснования, описание ледовой обстановки. Вчера перерыл интернет, кое-что нашел.

Снова и снова открываю Шукшина: как пишет! Ну, учусь.

Вспоминаю, с каким внутренним страхом, с какими сомнениями отдавал когда-то в летный комплекс свою «Школу летного мастерства». С этого все и началось: я вступил на неизведанный путь. А теперь имя Ершова известно в авиационном мире России. Никто меня не проталкивал, все риски я пережил самостоятельно, все решения принял сам, весь труд вытащил на

своих плечах, один! Так чего бы мне теперь стесняться. Я уже и здесь не подмастерье.

27.10.

Мучаюсь новой книгой, никак не соберу воедино сюжет, образы героев и обязательный конфликт, коллизию.

А почему, собственно, должен быть конфликт? Только потому, что так учат литературоведы?

А почему обязательно окунать внимание читателя в совершенно не нужные ему образы членов экипажа?

Книга ведь о Капитане, и ни о ком другом. Да, есть экипаж, но роль его членов в данной ситуации – исполнители. Я достаточно напишу о каждом; но основа всей книги – образ Капитана, человека, осмысливающего ситуацию и принимающего решения. Вся книга – о единоначалии, о невероятной сложности принятия решений и своевременной их реализации, о знаниях, о предвидении, о предусмотрительности, о борьбе со страхами и силе духа, о предельном напряжении сил.

И в то же время, книга – о конфликте старого и нового. Так что конфликт таки есть. Финал недвусмысленно должен показать, кто побеждает, за кем будущее. И на чьих костях это будущее строится.

Вот эту мысль надо последовательно проводить.

Еще ведь, кроме того, должны быть завитушки. Пейзаж, Небо и Стихия – как органическая среда, в которой совершается подвиг.

Учиться у Гюго. Так сказать, «Труженики Неба».

Помимо собственно разрушения двигателя, пожара, отказа управления и предотвращения падения самолета, еще должны быть конкретные опасности, с которыми придется столкнуться – и обязательно преодолеть.

28.10.

Составил более подробный план книги, но все равно еще не полный. По мере осмысления буду дополнять. А пока мучаюсь сомнениями.

Написал сцену в штурманской: картина развала.

Привел пример смелого рывка лидера через стронувшийся лед на реке. Это вроде как лейтмотив: не ждать, не тянуть время, не складывать руки, а – смело навстречу неизвестности! Мой герой, в противовес иркутянам, борется и побеждает.

Открываю Гюго: многословие. Открываю Драйзера: портреты… тоже болтовня. В этом плане мне ближе Шукшин: кратко и емко. Но – диалоги…

Открываю Астафьева… тоже многа букафф… Нынешнему молодому читателю некогда вникать.

Собственно, и у Донцовой одни голимые диалоги.

Надо быть увереннее в себе и писать не так, как учат, а как мне хочется, как само льется. А уверенности все нет. Очень, ну очень тугой, корявый язык, явно не художественный.

29.10.

Все отделываю и шлифую концовку. Как удивительно: ничего в своей жизни я так тщательно не шлифовал, как тексты своих книг. Даже полеты: на шлифовку техники пилотирования я тратил меньше души. Может, потому что само давалось. А тут я сам поражаюсь своей требовательности. Все в жизни делал наспех, вдогонку; казалось бы, и писать надо скорее, скорее – ведь годы уходят! Нет, я хочу-таки сделать вещь, а не поделку.

Как мне не хватает богатства языка! Кажется, много ведь читал и читаю. А ремесла, навыков и интуиции использования словарного запаса, – не хватает. Поэтому я никогда не стану художником. Так, ремесленником…

Это как те наивные люди, которые считают, что можно научиться «играть на музыке», даже не имея музыкального слуха – путем зубрежки.

Интуиция помогает писать сердцем. А потом холодный разум шлифует и полирует, и снова проверяю сердцем: цепляет или нет. Иногда цепляет… но это – лишь вызубренная до блеска музыкальная фраза.

Но этот процесс творчества как-то вливает в меня бодрость и новые силы.

А мне предлагается идти в контору и работать за кусок хлеба, а потом догнивать.

Я же хочу оставить свой скромный след, и пока такая возможность есть, никогда не буду работать нигде, кроме как над собой.

30.10.

В голове крутятся обрывки будущей книги. И все никак не складывается цельная картина, спотыкаюсь на мелочах, отдельные куски совершенно неохота сочинять, хотя они по

замыслу нужны для связки.

Вот ведь: живу книгой. Я не пишу о полете. Я его осмысливаю, прикладываю к себе, проживаю внутри себя, а потом выводы выкладываю на бумагу. И процесс осмысления мучителен.

И ведь никто из читателей, даже из пилотов, не задумается над этими нюансами. Хмыкнут, скажут: ну, закрутил…

Надо делать все больший и больший упор не на оживляж, хотя и ему будет уделена определенная доля, но – на идею, которая в книге будет постоянно сквозить в мыслях капитана.

Идея все та же: труд, профессионализм, прогресс, смена поколений, перестройка – и над всем этим – Личность, осознающая свое предназначение.

Книга снова должна заставить читателя задуматься: «А я? Что есть я на этой земле?»

Книга должна дать читателю картину работы экипажа и бригады – и так, чтобы человек, считающий летчика водилой, а стюардессу – официанткой, задумался.

Ноябрь

9.11.

Читатели моих книг меня потихоньку достают: тот выражает восторг, тот благодарность, тот предлагает претворить в жизнь мои идеи… А я думаю себе: поздно, ребята, – нашей авиации кирдык. Мы ее стратегически упустили.

А я все завлекаю молодежь в авиацию.

«Может быть, это будешь ты»…

Так что – все мои литературные труды напрасны?

Ну… вот и буду писать о своем времени, о своем поколении. Все равно ведь читают. Пусть задумаются, почему так произошло.

10.11.

Сел за опус. Написал кусок про набор высоты и отказ с пожаром, увязал с уже написанным. Так вроде терпимо, хотя… сыровато. Ну, ничего, надо набросать все, а потом кудрявить.

Очень тяжело пишется. Отвык, что ли. Вроде про свое родное пишу, но… Я повысил требования, хочу охватить возможно больший круг вопросов. Теперь имя обязывает писать глубже.

Если произведение удастся, наверно больше заниматься крупными формами не буду: это явно не мое. Ну нет у меня такой глубины мышления, не такой я цельный человек. Рассказы – еще куда ни шло. И то: их читают только потому, что на безрыбье…

В интернете тут нашел хороший отзыв о моем раннем творчестве. Подробно разобраны мои «Раздумья». Это, пожалуй, третий или четвертый умный человек. Вот отрывок:

> …«Книга Ершова – уникальна. Кастовая профессия не предполагает особых откровенностей и рассуждений – все скелеты без исключений остаются в шкафу. Мир авиации вообще очень редко выносит сор из избы, ни один действующий летчик никогда не признается во всем, что происходило в его профессиональной карьере. Не говоря уже о секретах мастерства, которое обычно просто передают по наследству ученикам. И, как правило, люди кастовых профессий обычно не выходят за рамки своей профессии, а ведь для того, чтобы написать книгу, нужна толика таланта и в творческой сфере. Пишущий пилот авиалайнера – это фантастически редкое явление!»

> …«Но Ершов-пилот продемонстрировал редчайшее явление, когда профессионал сохраняет на редкость эмоциональное и нециничное отношение к своему делу на протяжении всей жизни. Даже с двадцатипятилетним стажем за плечами он размышляет о том, а можно ли посадить самолет мягче и как научить этому учеников. А как можно было избежать той или иной катастрофы? Не секрет, что многие пилоты после разбора очередного происшествия просто пожимают плечами со словами «да, не повезло коллегам».

Есть и множество других отзывов. Но не надо поддаваться впечатлениям от поверхностных суждений молодежи и дилетантов, равно как и от комментариев бывших военных и гражданских летчиков.

Я вот говорю себе: Вася, годы твои уходят, ты уже старик, седьмой десяток, – а лезешь в писатели. Назови такого писателя, чтоб начинал в 60 лет и стал известен. Ты-то известен широко, да в узких кругах. И дальше этих кругов тебе не вырваться.

11.11.

Климов – носитель старого опыта, он использует наработки предшественников, анализирует их успехи и неудачи, жертвы, осмысливает, добавляет свое, – и получается та капитанская интуиция, которая позволяет в сложнейших условиях действовать единственно верным способом, несмотря на то, что в подобной ситуации ему бывать не доводилось.

Важно открыть глаза молодому пилоту. Он же поначалу представлял себе летную работу как свод правил, которым надо неукоснительно следовать, чтобы эксплуатировать самолет согласно алгоритму. Надо открыть ему глаза на то, что бывают ситуации, где ни правила, ни человеческие законы, ни алгоритмы не действуют и нет времени обдумывать. Что летная работа есть постоянное внутреннее осмысление различных вариантов возможных ситуаций полета, а не только зубрежка правил, чек-листов и мануалов.

Мальчишка через ужас неминуемой смерти должен понять, что управляют самолетом не с помощью джойстика или компьютера, а головой, и что реальный налет пилота – это копилка коллективного опыта, которую можно разбить только под страхом смерти. Мелочь разлетится – и надо успеть ухватить

тот заветный золотой, единственную необходимую мысль, способ, метод. Это и есть интуиция.

Второе: реальный летный опыт это уверенность в том, что, мол, всякое бывало – и выкручивались; выкрутимся и на этот раз.

Третье: реальный налет – это взаимодействие, чувство локтя, ощущение единого организма, и это приходит не сразу и не только от знания назубок документов и инструкций.

Не имея налета, на одних тренажерах, ты научишься только технологии, вызубришь ее. Но только реальный полет – эмоциями, мокрой задницей – оживляет мертвую технологию. Она оживает во взаимодействии экипажа и в приложении ее к ситуациям полета, которые не смоделируешь.

И вот она – эта ситуация: отказ управления… а самолет себе летит на двух двигателях сам, и все на нем работает. Это должно стать потрясением для парня. И вторым потрясением станет умение капитана справиться с машиной, приспособиться к ней, расставить приоритеты, создать обстановку уверенности – и привести самолет в нужное место, пусть и на пределе сил.

Ну вот, и загрузил образ второго пилота. Он в книге будет играть важную воспитательную роль для молодежи. Не все так просто, как они себе это представляют: инглиш, чек-лист, тренажер – и в полет, а потом – к кассе… Получается ведь, что и компьютерный самолет может попасть в просто непредсказуемую ситуацию, – и что тогда можно сделать, вдвоем? Как распорядиться убогими ресурсами экипажа?

Если в книге просто описать ситуацию и действия экипажа, то, как ни кудрявь, а объема не получится: ситуация вроде бы слишком проста. Отказ. Экипаж готов, борется и побеждает. Ну, переживания в салоне.

А смысл книги ведь – о состоянии дел в нынешней авиации. Это состояние можно описать, с одной стороны, в картинах развала компании, а с другой – в воспоминаниях капитана. Но важно этими воспоминаниями не ослабить темп и напряжение романа. Вставлять их как яркие иллюстрации.

Если у Айтматова в «Буранном полустанке» вся книга состоит из воспоминаний героя, разбавленных неспешным действием дороги на кладбище, то у меня такой роскоши – неспешности – нет. Вернее, там герой тоже торопится, но у Едигея до похорон есть сутки; у моего Климова – два с половиной часа.

Но и скороговорка недопустима. Надо попытаться сохранить напряжение, растягивая минуты полета и наполняя их таким количеством действия, чтобы у читателя возникло чувство

удивления, открытия, прозрения, восторга, потрясения.

Само собой, профессиональная реальность должна быть безупречной. Чтобы коллега мой не ухмылялся, а чесал репу: смотри-ка, как оно оборачивается! Ведь все точно так, как как в жизни!

Я моделирую полет на симуляторе. Я разглядываю арену действий по спутниковым снимкам, в их компьютерной обработке. Я сам лечу там! Во всяком случае, тот, кто захочет то же самое смоделировать, должен убедиться, что автор не врет, что, действительно, получается, как написано!

Вот это и есть работа над книгой. Если душа просит – набрасываю небольшие куски. Потом, когда скелет утвердится, я эти куски на него налеплю, пристрою все по своим местам. А потом обработаю швы. А уж потом брошу общий взгляд и стану вычитывать, вычитывать, пытаясь учуять фальшь и исправляя ее в меру своего вкуса.

Видимо, таков мой метод – писать фрагментами. А чтобы с чистого листа – и до последней страницы, последовательно, удерживая все в памяти… и – диалогами, диалогами… Нет, я не гений. Да и какие тут, к черту, диалоги. Будет монолог старого пилота.

12.11.

Написал кусок про пассажиров, Уэллса, элоев, – короче, перед отходом трапа. Сыровато. Но – хоть влепил, а то оно меня мучило.

Все смотрю на то, как некачественно реализую в книге изложенные вот здесь идеи. Получается какая-то обязаловка, недосказанность и скороговорка.

Надо потом будет каждый такой не удовлетворяющий меня эпизод расписывать, как будто это статья на заданную тему. Мозговой штурмчик такой. Я ведь могу наворотить, если знаю предмет.

К сожалению, не все предметы мне так даются, как просто полет. Портреты, диалоги для меня мучительны. Авторские отступления тоже тяжелы: стиль у меня именно публицистический. Но без них книга превратится просто в боевичок. «Он прыгнул, он увернулся. Собрав всех своих сил, он начал совершать подвигов».

Пейзаж тоже вызывает сомнения: смогу ли? А нагрузку он несет серьезную.

Но то что Ершов пишет не диалогами – читатель уже понял.

13.11.

Сегодня день выдался удачным. Флайт-симулятор не барахлил, и мне удалось смоделировать полет – вплоть до мягкой посадки с вертикальной 1 м/сек. Возмущение на высоте 100 м легко парировалось совместным управлением режимом двигателей и стабилизатором. И удалось подобрать вертикальную скорость без особых проблем.

Думается, я вправе сказать, что и болтанку при пролете траверза Сармы удастся парировать, возможно, с активным использованием стабилизатора.

Скорость полета подбирается путем постоянных попыток сбалансировать самолет режимами при неуклонном постепенном отклонении стабилизатора до 3 градусов. В конце концов, удается установить скорость и сесть где-то на 400-380. На лед, думается, это почти безопасно.

Для нагнетания напряжения можно подсунуть под нос в самый момент касания становую трещину с легкими торосами. По снимкам я убедился, что торосы высотой полметра-метр; отдельные льдинки, стоймя, – до двух. Такие торосы, судя по видеокадрам, легковые машины преодолевают с ходу, а значит, самолет прошибет их безболезненно, ну, возможно, порвет обтекатель локатора в нижней части, может, обдерет обшивку брюха. Но для экипажа, пассажиров, для расходного бака – торосы опасность вряд ли представят. Я напишу, что обошлось.

Не надо бояться раскачки по тангажу при изменении режима. Самолет, хоть и вяло, но устойчив, и постепенно, затухающей синусоидой, стабилизирует параметры на подобранном положении стабилизатора. Причем, все скорости изменяются в пределах сначала до 500, а потом 400-450, и даже 420-400. Сильную раскачку легко парировать стабилизатором.

Активный разгон скорости на пикировании парируется, безусловно, малым газом и стабилизатором до 3 градусов. Не оторвало бы только и не заклинило бы. Вот этого надо бояться Климову.

Но чтобы понять всю эту кухню, мне пришлось покружить в небольшомом крене в районе аэродрома минут 15-20.

Вот и думаю: а не дать ли Климову возможность использовать в своих расчетах на будущее флайт-симулятор? Все-таки 21-й век. И компьютер, с его информацией о Байкале, со снимками, с видеороликами, я же для себя использовал!

Но не будет ли это выглядеть пошлой попыткой вдолбить читателю, с его вопросом «от симулятора – вред или помощь?», и так уже навязшим в зубах, что – таки помощь, помощь

ощутимая!

Нет. Обойдемся без флайт-симулятора. Чтобы ортодоксы на форуме не вопели, что, мол, игрушка, онанизм… Да и старик Климов, как и абсолютное большинство его коллег, не приемлет компьютер, эту игрушку, и отрицает симулятор.

Да, игрушка, но она мне, автору и профессиональному пилоту, явственно помогла проанализировать будущие опасности и узнать, хоть приблизительно, что меня ждет. Я и так раньше был уверен, что если не поддаться ужасу, можно справиться. А симулятор помог приблизить все это к реалу. Благодаря ему, в частности, я понял, ощутил задницей, что это такое – балансировочное положение стабилизатора.

Когда самолет чуть не прошелся левым крылом по деревьям на Большом Ушканьем острове… Ух! После этого желание «скорей на лед, на любой, на торосы, на колобовник, – только скорее!» – отметает все сомнения.

Эх… Если бы Витя Фальков, царство ему небесное, мог хоть краем глаза взглянуть на тот компьютер…

Но, ей-богу, пепел Фалькова стучит в мое сердце! Он мне своей гибелью всю душу перевернул.

Так потихоньку идет глубинная работа над моим опусом.

В любом случае, я не должен дать читателю ни малейшего повода усомниться в реальной возможности описанных страстей. Такое развитие событий и такой исход – вполне возможны!

14.11.

По утрам просыпаюсь – и сразу в голове начинают прокручиваться картины, фразы, эпизоды будущей книги. Столько работы! И все никак не могу решиться и плотно засесть. Это пока этап обдумывания и проб. Подбираю пропорции.

Написал эпизод с поисками степени управляемости. Это легко: я вчера проделал это на симуляторе. Одно дело – в уме, другое – на практике.

Дописал, как справились с курсом. Пока схематично.

Позвонили Дима с Костей из Москвы. Костя в декабре едет в Денвер по командирской программе, в январе ввод на B-737NG. Диму обнадежили, что он тоже кандидат, но на апрель. Ему еще сдавать на 2 класс.

Звонили мне из редакции «Воздушного транспорта», уточняли кое-какие детали. Я разрешаю им публиковать главы из

книг по их усмотрению.

25.11.

Вчера был день полного, лежачего отдыха. Ответил на все письма. Звонок в дверь: принесли с почты подписанный издательством договор на «Откровения». Так что договоры на все книги теперь у меня есть.

А я сижу и все думаю о катастрофе под Донецком. В интернете выложили анимацию полета, на основе расшифровок, с наложенной аудиозаписью переговоров экипажа. Горькое чувство… бедный Ваня Корогодин… Надя тоже послушала и ушла, качая головой: «ну и капитан…»

На авиа ру ветка о речевой информации КВС пассажирам в полете. Я почерпнул, что, оказывается, пассажиру очень важна интонация, бодрый дух в речи капитана. Нет, ну надо же – а я и не знал. Я сам-то всегда давал образцовую инфу; и в книге этому моменту отведу должное место.

Наконец-то в интернете появилось сообщение о моей «Аэромании», пока только на сайте Озон, но – с обложкой книги и аннотацией. Ну и слава богу.

Декабрь

3.12.

На днях звонили мне из НТВ с банальным предложением поучаствовать в их передаче. Я, на грани раздражения, долго и занудно убеждал журналиста, что я – не тот человек, который может дать рецепт спасения авиации. Ну, вроде отстали.

Надо, надо их всех отшивать. Я не публичный человек, не общественный; скорее, наоборот. Хватит с них и моих книг.

Скорее всего, я вымучу свою «Байкальскую историю» и прекращу писать. Уходить надо вовремя. Стимула к творчеству нет.

И еще одно. Я вижу: кризис авиации необратим, он приведет к полному развалу старой советской авиационной системы, советской романтической философии полета, философии летной работы. Придет на смену что-то другое, новое, не наше, к чему у меня, воспитанника советской школы, душа не лежит. Опыт мой не востребован. Мои воспоминания вызовут у нового поколения ухмылку: «любопытно…» – и только. Ну, пожалеют нас, романтических дураков… да и отгребут в сторону, чтоб дорогу не загораживали.

Это новое поколение трудолюбивых, очень трудолюбивых пилотов… Да только трудолюбие их направлено не на штурвал и навыки пилотирования, а на зубрежку, зубрежку, зубрежку – то ли английского, то ли этих мануалов и чек-листов, то ли ФАПов… Ну, на управление кнопками компьютером, который управляет самолетом.

Я знаю эту породу упорных людей, я их по-своему уважаю, но… разве это летчики? Сам никогда зубрилой не был – боже упаси! Я все схватывал на лету, вдохновленный романтикой. Вдохновленный! А эти ребята вынужденны стать целеустремленными посредственностями.: ни на шаг от вызубренного!

Есть среди них и талантливые, одаренные, еще не совсем растерявшие ценности старой школы: вон, Денис Окань. Он-то руками пилотировать умеет, и показать может. Но все равно… философия другая.

Они идут по тропе, проторенной кем-то, чуждым. Они идут вослед. И они знают, за чем они идут в полет.

Это убивает. Мы были созидателями Полета; они же считают полет лишь частью общего процесса авиационной услуги, в которой собственно полету отводится небольшая по объему, итоговая, операторская роль. Они считают себя частью команды,

стаи по совместной охоте на деньги. Я же всегда чувствовал четкую границу: вот я, капитан в небе, а там – они, команда. Я в небе решаю задачи полета, подготовленные и обеспеченные на земле командой, плюс те, что подбрасывает стихия. И в воздухе для меня той команды не существует. Ну, субъективно. Хотя прекрасно понимаю, что я на вершине созданной той командой пирамиды. На вершине! И здесь решаю я один.

А нынешние молодые пилоты следуют именно своей роли в команде.

Основное же для нового пилота – набить на клавишах цифры. И тогда полет сотворится. А неправильно набьешь – может и не сотвориться.

И, самое главное: зарплата.

Я до тридцати лет не задумывался над материальной стороной своей работы. Мол, есть умные тети, они о моей зарплате позаботятся. Мне хватало. Мне важнее было – висеть между небом и землей, решать интересные задачи и искать результат работы не в своем кошельке, а в глазах тех людей, кому я помог встретиться с близкими.

О нынешних летчиках – никто не позаботится. Поэтому они и такие. Мне их жалко.

Так для кого теперь писать? «Может быть, это будешь ты…»

Сейчас я скорее против того, чтобы в авиацию шла молодежь. Ну, разве что в военную. Там хоть Родину защищать. Там – не за доллар.

Надо в романе показать второго пилота именно таким вот прагматиком. И конфликт будет именно на этой почве. Старое и новое. И у каждого своя правда.

Однако хотя времена Джека Лондона и миновали, его произведения о тех временах все еще востребованы. Может, и моя скромная лепта чем-то поможет прагматичным людям 21 века в их пресной жизни?

10.12.

Пока я правлю уже написанные отрывки из новой книги. Дописал знакомство Климова со вторым пилотом и обрисовал личность этого Димы Кузнецова. В профилактории между ними явственно возникнет конфликт мировоззрений. Думаю, в полете ему как отрицательному персонажу будет отведена роль явного, панического труса. Не буду трогать бедняг-пассажиров – пусть себе молча боятся. А второго пилота, видимо, придется в конце полета вообще выгнать из кабины как паникера. Ну, некуда его мне воткнуть в полете: статист и все. Вроде как пассажир за штурвалом – но имеющий поверхностные понятия о полете и

случайно оказавшийся в кабине в экстремальной ситуации.

Сейчас мучаюсь проблемой, как подать читателю обстановку в салоне. Скорее всего, для читателя пассажиры останутся живой безликой массой, как и для экипажа. Опишу поведение толпы.

Меня всегда возмущало в книгах, и особенно в фильмах, сколь важную роль авторы отводят переживаниям и поведению коллектива личностей, сиречь толпы, в салоне. Ведь главное действо, определяющее саму их жизнь, происходит в пилотской кабине, главные переживания испытывают те, кто борется, а не живой груз – пусть и состоящий из отдельных бесценных личностей. Раненому самолету плевать на переживания личностей в кузове, зато ему очень важны нюансы мышления и поведения экипажа.

Вот поэтому – в моей книге – пусть личности себе сидят и молятся. Варианты их переживаний обсосаны и без меня. А про экипаж, про водил этой воздушной маршрутки везде упоминается очень мало – ну, в меру убогого понимания авторами летчицких проблем.

Я хочу накормить читателя этими проблемами всласть, до отвала, чуть не до тошноты. Но важно соблюсти грань. Книга – о тончайшем внутреннем мире пилота-созидателя, на грани смерти решающего задачу. Чтобы те, кто предлагает решать вопросы безопасности полета общим демократическим голосованием, заткнулись навсегда. Если это удастся – книга действительно станет бестселлером, может, наравне с «Аэропортом» Хейли.

Задача стоит: убедить широкие массы авиационных читателей в том, что дверь пилотской кабины для них всегда закрыта. Деньги, услуги и т.п. – все это в любом случае приводит эту самую неповторимую пассажирскую личность к одному состоянию: молча принимай в полете свою судьбу живого организма – и только. Перетерпи. В небе – единоначалие. Вот здесь – фюрер думает за тебя. А боишься – не летай!

11.12.

Никак не решусь описать страх пассажиров, характеры и портреты штурмана и бортмеханика, волнения и заботы земли. Возьмусь-ка за собственно полет – это мне ближе всего.

Нерешительность моя мешает мне и в писанине. Глянул в текст: нет, не так… переделал. Потом снова: нет, не так… снова переделал. А надо гнать и гнать, без оглядки. Потом, когда настанет «нестоячий» день, можно будет сесть и править в свое удовольствие.

13.12.

Вчера Эксмо поздравило меня с выходом 11 декабря «Самолетопада». Обложка в том же стиле – мол, коней на переправе не меняют.

Год кончается. Итоги года еще впереди, но: издать в течение года четыре книги тиражом 65 тыс. экземпляров – это таки успех.

17.12.

Я ждал старости как самого долгого и приятного периода жизни, подготовился к ней, дождался ее и пока еще сохранил относительную бодрость и здоровье. Мне неловко выглядеть бодрым перед дряхлеющими ровесниками. А главное, не о чем говорить. У них на языке одно: пенсия мала, да кто из общих знакомых умер, да кто спился; ну, политика… Изредка вспоминают полеты, путаясь и во времени, и в последовательности событий… склероз. Я-то все это записывал, жил этим, все помню, и очень наглядно видно, как деградирует человек, сам не замечая своего маразма.

А сам-то?

Ну, я держу планку. Пока еще есть охота творить, а не доживать век.

За этот високосный год я успел написать свою четвертую книгу, «Аэрофобию», причем, спонтанно, влет; потом пошли дела с изданием книг, тиражи, гонорары. Ну, с работой пришлось в этом году расстаться – так ведь и пора. Работа, с ее вынужденным бездельем и явственной невостребованностью молодежью старого опыта, ощутимо давила и мешала работать над новой книгой. И вот наконец я освободился – это тоже удача. Начал новую книгу. Я уже 3 авторских листа накатал, и это только скелет. Плюнул на нюансы и гоню сюжет, действие. Психология и коллизии потом, их можно нанизывать на стержень вместе со всякими словесными кружевами.

22.12.

Вечером раскопал в интернете внешний вид «Самолетопада». Ну, Эксмо верно себе: два прильнувших друг к другу силуэта мужчины и женщины под зонтиком, а сверху в виде дождя падают самолетики, самолетики… Слоган дебильный: «В самолете умирают сидя». Плюс аннотация, вообще не имеющая отношения к содержанию книги.

Надо бы продолжать «Страх полета». Я дошел уже до

описания сармы, но вдохновения что-то нет, его отбивают сиюминутные хлопоты.

Обдумываю концепцию повествования о сарме. Изображу сей байкальский ветер эдаким ночным драконом, а параллельно – игра кошки с измученной, но живучей мышкой, которой, хоть и с переломанным хребтом, все же удается ускользнуть в норку. И – все соки из экипажа, уже на грани потери сознательности.

Потом еще предстоит просвистеть над Большим Ушканьим островом и на последнем издыхании и на последних литрах топлива таки грохнуться на лед, проламываясь через гряды торосов. Надо показать волевое начало капитана, озадачивающего людей до последней секунды, чтобы они не поддались отчаянию. И это волевое усилие – последнее, на которое он окажется способен в этой жизни. До отвращения, до блевотины – вот что выгонит его из самолета, а дальше – дело ветра.

Надо так преподнести, чтобы умники не задавались вопросом, кто должен покидать судно последним. Капитан сделал больше, чем это возможно человеку, и после всех переживаний на время как бы обезумел, опустел, поддался рефлексу.

Надо втолковать читателю: вот ты попробуй – а потом толкуй об ответственности и букве летных законов.

24.12.

Да, снятся, снятся мне полеты. Но как-то без надрыва. На седьмом году убеждаюсь: все сделал вовремя, налетавшись в меру, наевшись полетами, сохранив впечатления и не испачкав их досадой или разочарованием. Теперь можно не спеша, потихоньку писать. Имя в авиации я себе сделал; этого мне достаточно. На большее у меня нет таланта, и надо выбирать шапку по Сеньке: читателю предлагается любопытная информация Ершова о полетах, не более. И новая книга выше не потянет, чую. Как ни вылизывай текст – он все равно останется всего лишь добротным текстом.

А главное – разочаровываюсь в массовой читательской аудитории. Ей все-таки ближе сейчас развлекательное чтиво, которое по прочтении не жаль выбросить в урну и забыть.

Так есть ли смысл писать что-то глубокое?

И существует ли во мне что-то такое глубокое, о чем могу читателю сказать?

25.12.

«Самолетопад» в интернете пошел; уже и не совсем

доброжелательный отзыв появился. Мол, Ершов в своей четвертой книге пишет то же, что и в предыдущих: нытье и хвастовство; интересно, что будет в пятой, шестой – книгу-то с полок разбирают!

Ага, разбирают, нытье и хвастовство. А на казахстанском авиационном сайте мои книги цитируют с восторгом, целыми главами.

26.12.

Так писать, как пишу я – по столовой ложке раз в неделю, – и года на книгу не хватит. Интерес писательский как-то замыливается и затирается сиюминутными мелкими делами.

Во всяком случае, новую книгу надо дописать, отполировать и выпустить. Пять книг на одну тему – это уже твердое имя в авиационной литературе.

Моя беда в том, что пишу не механически, а сердцем и эмоциями: весь мокрый.

Описал сарму. Уже осталось им десять-пятнадцать минут полета, скоро Ушканьи острова.

Итак, осталось описать пролет над островом и собственно посадку. И все: фабула готова.

Я тут попутно узнал значение некоторых литературоведческих терминов: фабула и сюжет, коллизия, перипетия, экспозиция, кульминация, завязка, развязка, пролог и эпилог.

Оказывается, я делаю все по науке: пролог и экспозиция есть, коллизия вырисовывается, завязка есть, кульминация и развязка вот-вот будут, перипетии всякие присутствуют, эпилог, можно сказать, написал.

29.12.

Прислал мне письмо Владимир Александрович Пономаренко. Когда я, лет восемь назад, впервые услышал в «Олимпийце» его лекцию, когда потом с трепетом душевным познакомился лично, – разве я думал, что получу такой лестный публичный отзыв о своем творчестве от признанного ученого мирового масштаба? А теперь мы переписываемся.

Пономаренко лежит в больнице со сбоем ритма, вот и написал, от скуки. Ну, мне – комплименты. Заодно довел до меня московские слухи насчет перестановок в верхах ГА. Ну, мне они все – до фени. Разруха не в министерстве, а в головах правителей.

30.12.

С утра сел править, а потом-таки взялся за эти острова и дошел до посадки. Сумел связать с давным-давно написанной концовкой. Все. Теперь дописать сцены в профилактории, в салоне, оживить бортпроводниц – и кудрявить, кудрявить!

Когда допишу эти сцены, получится 200 000 знаков, половина объема. Вторая половина – неспешное обсасывание красот, ощущений, коллизий. Думаю, на десять листов натяну, вряд ли больше.

И так уже неплохо получается. Но надо, чуть чтоб отстоялось, потом свежим глазом оценить впечатление, потом править, править.

31.12.

Ну вот и год кончается. Для меня он был годом удач. И главное событие – освобождение от надоевшей, никому не нужной работы… ну, и от приличной синекурской зарплаты.

Живу так: написал пару страниц – и дальше день мне неинтересен; просто нахожу себе заделье на кухне, тяну до сна.

Вечером еще раз просмотрел написанное, сел и переписал эпизод приземления. Последовательный отказ двигателей должен привести к грубой посадке; пришлось посадить машину грубо. Убрал болтовню на пробеге: люди на пределе сил, командир теряет сознание. И дальше он действует рефлекторно: скорее на воздух, блевать, бежать, идти, ползти… потом до него доходит, что – все.

Сомнения, сомнения… Мне все кажется, что скрупулезной вычиткой и правкой можно добиться истинного качества. А потом окажется, что для некоторых читателей книга будет вообще отстой, некоторые найдут уйму ляпов и несоответствий… Всегда найдется самоуверенный рецензент, изрекающий банальные, поверхностные истины.

Надо понять, что на всех не угодишь. И еще: Вася, да когда же к тебе придет уверенность? Ты пишешь о том, о чем ни один человек на земле еще не писал. А значит, морду лопатой, грудь колесом, и – попробуй кто из вас написать об этом лучше, вернее, талантливее. Надо ж знать себе цену.

Слабость моя – однообразие языка. Добротный русский язык, но… не литературный, не художественный… явно не орёл. Попробую специально расширить список глаголов, прилагательных и т.п.

*****

2009 год
Январь

11.01.

Воскресенье. Рабочий день. Но заняться книгой нет возможности. С утра отвечал на письма: пишут фанатики, пробившиеся в летные училища… а что им отвечать? Авиация в кризисе… эх, не вовремя вы, ребята влезли. Ну, учите английский. Может, об эту стену разобьются радужные мечты. Авиация нынче, ох, зубрежная.

Вчера кое-как начал эпизод в профилактории: разговоры дедов о судьбе авиации. Скользкая тема: иной читатель обвинит автора во всех грехах, а Надя сразу упрекнет в поучении масс. Но здесь – самая идея книги. Здесь же завязывается коллизия: спор проснувшегося парня со стариками. Вернее, спор внутренний: он не решается в открытую выступить, чтобы не портить отношения.

Надо все то, что я описываю скороговоркой, превратить в диалоги героев. Тогда уж меня не упрекнешь в менторском тоне. Но… как же не хочется эти диалоги изобретать. Придется научиться.

Если бы книгу, к примеру, Стругацких написать моим стилем, получилась бы повестюшка.

Если мою повестюшку о простом перелете из сибирского города на Байкал закудрявить, как это делают Стругацкие, получится бо-ольшой роман.

Накропал я диалоги, вроде получилось.

15.01.

Весь день вчера писал, не успевая обмывать взмокшие части тела. Выписал характеры экипажа, осталась бригадир проводников. Доходит уже до пяти авторских листов, надеюсь, сегодня дойду до объема полкниги.

Останутся второстепенные темы: диспетчеры, спасатели… Ну, и салон. По салону много сомнений, но знаю: как только войду в пассажирскую тему, как распишусь… Спасет только привычка писать кратко. В этой книге пассажиры – вторичны. Но не забывать, что читать ее будут именно пассажиры.

Сверхзадача книги: сравнить страхи пилотской кабины и салона.

Страхи пилотов: просто ужас смерти; страх убить людей;

страх за своих детей, страх не справиться, когда уже столько сделано (карточный домик на стадии завершения); страх потерять силы, страх неизвестности впереди.

Кудрявить буду все что можно. Я умею обобщать; теперь придется научиться разобщать, конкретизировать, типа, «а вот был случай» или «ну, например». Ну, как в большинстве книг.

Стругацкие вон, не стесняясь, гнали вал мелочевки, иной раз ни ухом ни рылом не врубающейся в тему, и «пипл хавал», да еще как.

По возможности переводить в диалог, особенно в напряженные моменты. Как у Жюль Верна начинается «Таинственный остров»: с диалога погибающих людей.

Господи, как это все сложно. Если, конечно, не страдаешь словесным поносом, а думаешь. Хочется же сделать вещь, чтоб за душу взяло.

Но главный мотив все-таки – не широкая известность (я скорее предпочел бы отсиживаться подальше от СМИ и поклонников), а – так открыть людям глаза на авиацию, чтоб у них врезалось в сердце. Чтобы сформировался новый общественный взгляд на авиацию, на летчика, отличный от нынешнего, расхожего. Вот тогда пусть говорят: «а вот у Ершова…»

А я запрусь у себя на Вечернице.

16.01.

Я вчера копался в книге и понял, что добавлять-то больше нечего. Так, мелочевка. Еще сильнее закрутить переживания.

Мучают сомнения насчет несчастного второго пилота: уж больно ничтожным я его выставляю. Может, дать ему возможность прийти в себя и начать осмысливать положение вещей? Может, он способен сделать выводы? Может, в нем проснется мужское начало и он, стиснув зубы, поклянется и т.п? Так сказать, возложить на него, птенца, надежды Климова?

Вряд ли мне читатель поверит. Да и смысл книги теряется. Я ведь хочу показать, что пилоты – не простые водилы, а личности, способные управлять своей волей в самые опасные минуты жизни. А Димка как раз не из таких: его установка – приспособиться в авиации. Подобных сейчас в нее приходит немало.

Читатель должен задуматься: почему в летчики просачиваются не фанатики, а рвачи и приспособленцы? И как можно надеяться, что в экстремальной ситуации они отдадут все ради спасения пассажиров? Резонно будет предположить, что они скорее поведут себя так, как Димка.

И пусть боятся! Пусть задумаются! Пусть возникнет

определенное общественное мнение насчет подготовки кадров в авиации.

20.01.

Надо кончать книгу, отправлять в редакцию и садиться за новую. Может быть, это будут технологические рассказы, типа про ОСП или боковой ветер. Уж этого материала у меня полно: те же методички, только в популярной форме.

А пока я выписываю образ бортпроводницы и перипетии в салоне. Страх есть у всех, и пассажирам тоже надо уделить внимание.

Намечается линия пьяницы, который начинает бегать по самолету, врывается в открытую кабину, и бортпроводнице приходится утихомиривать его ноутбуком по башке. Уже подходит к шести листам. Вряд ли я растяну текст до требуемых десяти.

21.01.

Пришли книги, «Аэромания». Ну, наконец-то моя любимая книга у меня в руках. Ничего, замечаний почти нет. Слава богу, что ее хоть читают.

Хотя… перелистывая страницы своих опусов, испытываю комплекс неполноценности: можно было написать гораздо лучше! Гораздо!

Я многого тогда не знал, во многом не был уверен, сомневался… как это все теперь видно!

Но уже растеклось по интернету, и менять что-либо в текстах, считаю, нет смысла, только путаницу разведешь.

Написал редактору, пообещал ему закончить книгу и отправить текст к февралю, мол, деньги нужны! Прицепил к письму фрагмент романа, тот, где отказ двигателя, пожар и отказ управления.

Мне тут же ответили, что мне напишет ответственный редактор новой книги, некто Алексей Татаринов; тот мне уже как-то звонил и, кажется, в свое время отвечал за «Аэрофобию» или «Самолетопад». Ну, жду.

26.01.

Отмучив выходные в безделье, накинулся утром на роман.

Я сегодня заменил кое-какие слова на более корректные, кое-что упростил, – а дальше начал оживлять мальчика. И так это я его оживил, такие мысли ему вложил, что получился прям

катарсис. И даже он у меня первым опоминается после драки в кабине над островом и замечает падение скорости.

Образ мальчика как надежды стариков вроде получается. Я еще перечитаю и постараюсь последовательно и убедительно показать его рост над собой, взросление и переоценку ценностей.

А в общем, получилось 280 тысяч знаков, семь авторских листов, как с куста.

Ну, для пейзажей уже и места не остается: я их там натыкал, в меру. Но зато можно добавить, кому чего в какие моменты кажется. «В этот миг ему показалось…» «Он представил себе…» Но это объема не добавит, ну, пару страниц разве что.

Совсем у меня не думает в книге бортинженер, надо вложить ему живые мысли в лысую голову, он ведь хороший, добрый мужик, терпеливый, работяга.

Да все они хорошие, надежные мужики, с такими летал и летал бы, как со своим старым красноярским экипажем.

Сегодня пришла мне бандероль: академик Пономаренко прислал две своих книги и письмо, где поет мне дифирамбы, обзывая блистательным стилистом. Что это такое, я слабо представляю, – может, то, что у меня своеобразный стиль? На книге он надписал: «Королю гражданской авиации от принца военной». Не зазнаться бы. А сам лежит после операции на сердце.

28.01.

Оживил я мальчика, затем, подумав, засел за CRM. Покопавшись в этой помойке прописных истин (Пономаренко, кстати, тут целиком на моей стороне), я напитался духом сарказма и вставил хороший кусочек о неприменимости этих бумажных рекомендаций к конкретной ситуации с Климовым. Заодно проехался и по пресловутому Черному квадрату.

Подошло к 300 000 знаков. Мало. Но – боюсь утопить напряжение действия в притянутых за уши авторских отступлениях, пусть и вложенных в уста героев. Динамика должна быть. Надо еще раз вычитать роман и по общему впечатлению принять решение, может, даже пожертвовав объемом.

Мучился-мучился, плюнул, вырезал часть соплей из последней сцены, довел капитана до самолета, уложил на лед и дал ему благородно умереть под сиянием звезд. И не дотянув до 300 тысяч, сказал себе: «Всё».

Вещь завершена, добавить нечего. Что ж, напишу редактору, посмотрю, как он среагирует. И нет у меня такого количества рассказов, чтобы заполнить недостающие 25% до стандартного объема 10 авторских листов. Есть три рассказа, на один авторский лист, это не спасает. Есть «Обида» – готовый, выстраданный рассказ.

Полежал на диване – и тут стукнуло: а у меня же есть енисейские воспоминания, типа «Мемуар!» Ну-ка, ну-ка…

30.01.

Итак, вытащил я вчера «Мемуар» и взялся его дополнять. Получилось, в сумме с «Обидой», 370 000 знаков.

Сегодня гороскоп мой, в который я не очень-то и верю, подсказывает благоприятный день для работы с деловым партнером. Что ж, благословясь, пишу редактору. Может, простит недостающие 30 000 знаков. А может, я еще с утра накропаю чего-нибудь.

Накропать ничего не удается. Я опустошен; дело сделано. Отправил в издательство тексты. Меня заверили, что с книгой они разберутся без задержки.

Отправил рукопись на рецензию генералу Пономаренко.

Февраль

2.02.

«КоммерсантЪ» опубликовал свою версию катастрофы Боинга в Перми. Собственно, отчет комиссии готов, а коммерсантовцам просто надо подчеркнуть, что у них везде свои каналы, и они чуть вперед всех публикуют практически то же, что завтра будет в отчете.

Ну, они все же не специалисты. Обвиняют диспетчера в том, что он изменил посадочный курс, якобы для того, чтобы выпустить немецкий аэробус по его просьбе. Ну и какое это имеет отношение к Боингу? Мало ли что может случиться: да, к примеру, заглох трактор на полосе. И, оказывается, экипажу Боинга пришлось бы набивать эти координаты точек обратной схемы, а это 24 восьмизначных числа! Они не успевали набить и решили заходить вручную. Вот беда-то!

Так у них работа такая – кнопками цифры набирать. Операторы!

Отключил автопилот, сунул газы, а из-за небольшого разнотяга возник бросочек и крен. И вот тогда они и запутались, левый крен или правый. И ошиблись, и исправили не в ту сторону. И – конец.

В тканях КВС вроде бы нашли алкоголь, немножко. А заходил второй пилот. И капитан вроде сказал ему буквально следующее: «давай ты: видишь – я же не могу».

Опыт полетов маленький, простое изменение условий захода вызвало стресс, в стрессе сработал старый стереотип «тушечного-134» авиагоризонта обратной схемы.

«Диверсия! Теракт! Геройский экипаж уводил самолет от жилых кварталов! Демпфер рысканья заклинил!» И т.д., и т.п. На самом деле все гораздо проще, до дури.

А я что сразу говорил? То же самое. Слабая подготовка экипажа, спешка, ошибка в определении крена, и самолет опустил нос. Все! Это первое, что пришло в голову старому ездовому псу.

Цыплята несмышленые. Вечные вторые.

Сопли вокруг того, что «экипаж был поставлен в условия», надо отбросить. Экипаж должен уметь заходить вручную, в любых условиях, и заведомо – с изменением схемы захода и посадочного курса. И ни-ко-го ведь на кругу! Как на тренажере! И погода не очень сложная…

Но главное: кнопочные навыки работают хорошо только в стандартных условиях. Чуть сбой – просыпаются дремучие

рефлексы, путается лево-право, возникают споры, а самолет себе падает. И водка, даже если она чуть и присутствовала, – ни при чем. Она, может, только высветила слабую подготовку. In vino veritas!

Полез было на эту ветку авиа ру, чтобы уточнить, – все, снесли тут же! Политкорректность, блин… перед офисным планктоном!

Я копаюсь в пепле только ради истины.

Ладно, подождем официального отчета, он должен быть буквально на днях.

Также жду реакции издателя, но это – не раньше сегодняшнего вечера, а то и завтрашнего.

3.02.

На авиа ру тема про взаимодействие экипажа, пресловутый CRM. Летчик Леха эту западную новацию критикует, Денис, как всегда, обсуждает серьезно… но надо знать Дениса. В вопросах подхода к западным методикам он немного идеалист, а уж что касается CRM – апологет.

Я лично эту фигню отрицаю начисто, тем более, в наших реалиях (например, катастрофа в Перми). В своей байкальской повести я прошелся по CRM хорошо. Но жду отзывов от действующих пилотов и компетентных людей: Кочемасова, Пономаренко и других.

Все, кому послал, пока молчат: видать, читают.

6.02.

Все: пошли круги по воде… Моя повесть уже активно обсуждается на авиа ру. Кто-то зашел на форум Проту, увидел ветку, нашел ссылку… Ну, потихоньку пошли отзывы, все пока положительные. Все отмечают рост Ершова как писателя.

А то. Я все-таки не слабо потрудился. Чувство удовлетворения от хорошей, добротной работы. Честная работа.

Вот издать бы еще тысяч 30 моих книг, я бы успокоился, что я таки писатель, а не хухры-мухры. Засел бы за мемуары. Написал бы их ярко, художественно, не так, как большинство.

9.02.

Повесть моя в интернете получила поголовное одобрение. Люди увидели в книге главное: что состояние дел в авиации хреновое. Все отмечают реализм, все жалеют Климова. Есть и ворчуны, но их один процент; ну, такие люди.

Костя тут звонил: 20-го у него планируется первый самостоятельный полет. Вот это радость! И Дима следом за ним, сейчас готовится на 2-й класс, как сдаст – сразу на левое кресло.

10.02.

Кризис достал всех, закупки книг падают, и издательства раздумывают, кого печатать, а кого пока нет. В Москве еще продажи могут давать прибыль, а на периферии, как всегда…

Поэтому надежды на скорый выход в свет книги мало, надо делать ей рекламу в интернете и не оглядываться на издательство. Надо будет – мне сообщат.

Получается, примерно, как и с «Раздумьями». Не повезло.

Но это не значит, что надо опускать голову. Буду писать в стол.

Я написал Татаринову. Посмотрим, что мне ответят. На 75% уверен: с извинениями откажут. Либо, чтобы не потерять автора совсем, будут тянуть и тянуть время: мол, очередь на рецензию и пр.

Надо садиться и вспоминать случаи на Ан-2. Все, что помнится, описать, разбавить пейзажами и чуть – лирическими отступлениями, без всяких «разсуждений».

И начать с популярного описания этого перкалевого лайнера МВЛ.

16.02.

Идут письма; спорим с Денисом, он трудов Пономаренко не читал, а надо бы. Вот и думаю: отправить ему книги академика, что ли. На кой они мне, старому деду, а парню, думающему, талантливому пилоту, польза.

На форумах повесть обсуждается. Наиболее массовая оценка выражается типичной фразой: «на одном дыхании». Критикуют по мелочам, но все как один читали взахлеб.

А вот и письмо от Владимира Александровича, только что пришло:

Добрый день, дорогой Василий Васильевич!

Докладываю. За 10 часов без перерыва Вашу повесть сердечно пронзил и закончил на фоне вспышки аритмии.

Горжусь, что не ошибся в Сущности человека летающего, человека, созидающего неземное Время и пространство,

чувствующего руку Творца и Его благосклонность.

Боже, как элегантно, глубоко художественно представлена палитра истинного нутра профессионала, чистота созданной Командиром летческой корпоративности (свободы, независимости, любви и нравственности). И не во внешнем интерьере, с громом агиток, а молча, но в духе, доверии, игра в единый пас в жизни, в работе и перед… смертью.

Как ярко, жирно, четко выписана нравственность, ее соль и мотивированность в сверхзадаче полета – доставить пассажиров живыми не под сенью Уголовного кодекса, а вопреки ему, ибо Долг – это не статья, а сердечная печать профессионала.

Чертовски мастерски создана, сконструирована не сраная CRM, а душевная коммуникация командира: один на всех – и все за одного. Какая интеллектуальная, прогностическая слаженность при полном сохранении своих характеров и темперамента, а ведь эта слаженность не есть автоматизация навыков, это ведь высшее чувство единого Пространства, откуда черпается дополнительная энергетика, несущая не операции и действия, а смысл летного Бытия, лица твоего и истинного содержания Стержня полета.

Повесть, возможно, не ко двору, но – обязательно ко Времени. Увольняя старое поколение, нувориши не понимают, что секвестируют Опыт, снижая уровень безопасности на уровне органики и закономерности.

Методологически, идеологически, методически воздушное бытие подано блестяще, уровень профессионализма запределен.

Сама фабула повести, языковое совершенство, подача материала, расстановка акцентов, динамика развития событий, разбивка отвлечений-раздумий, внутренняя речь, анализ жизни, «кухня» полетной среды с пассажирами – безупречна.

Сжатие содержательной экстремальной пружины событийного материала, особенно внутренних переживаний, заставляет меня убежденно молвить: Поздравляю, Вы – профессиональный Писатель, Художник!!!

Как выписаны образы, как вырублены в граните: четко, и их дождь не смоет.

Ценность Вами содеянного – в невероятной силе Правды, которую почувствуют даже слепцы, циники, сомневающиеся, уставшие и неверующие.

Да, Вас благословил Господь, это Его работа.

По тексту россыпь умнейших мыслей, афоризмов, точных примеров времени, социальная картина представлена как явь.

Я предугадал, что командир умрет, ибо в его смерти звучит великая христианская идея – жертвенности, как Пример служения добру и справедливости. Образ Климова почище будет, даже

самого В.Чкалова, это не комплимент, это факт.

Спасибо, низко кланяюсь Вам за этот подвиг, Вы – истинный русский: в опале создаете шедевры, шедевры национальной культуры и человечности.

Обнимаю Вас с радостью и со слезами, с вдохновенным раненным сердцем.

В.Пономаренко.
6.02.09.

P.S. Не надо было «убивать» ноутбуком. И без него подвиг преодолений был предостаточен.

Ну, что тут скажешь. Я прям захлебнулся в елее и соплях. Но, конечно, надо знать восторженную, экзальтированную душу Пономаренко и делать на это скидку.

Эх, Вася... всегда ты на безрыбье…

17.02.

На неделе опубликовали, наконец, результаты расследования пермской катастрофы. Да там говорить-то не о чем: потеря пространственного положения, спор пилотов о кренах… То, что я с самого начала предполагал. Ну и свалились в крутую спираль.

Тут же позвонили мне с Первого канала: не желаете ли вы, мол, поучаствовать в воскресной передаче «Итоги недели» с Петром Толстым, поговорить об усталости экипажей и т.п. по катастрофе?

Я сказал, что нет, не желаю, и с телевидением вообще работать не хочу. Ну, извинились.

А то. Пусть вон Толбоев выступает, он любит.

И точно: в воскресенье Толбоев что-то там буркнул, пару слов, как обычно, о непрофессионализме. А сама передача, сам сюжет о катастрофе, – дерьмо, и я который раз убеждаюсь, что телевидение наше – отстой, и хорошо, что не связался.

Помню, как меня минут двадцать тогда уговаривал режиссер с НТВ, чтобы я с ними токовал, еле я от него открутился. Нет, ребята, я из того возраста вышел.

Ну, и радость: звонил Дима, сдал на второй класс, готовится на командирские курсы. А Костя 20-го должен вылететь самостоятельно, жду.

18.02.

Читаю и читаю множественные отзывы. Критикуют литературную сторону, есть там несколько снобов, один так даже и не дочитал до конца, его отвратило. Ну, оригиналы везде встречаются. А так, невзирая на нелитературность, все читают – «на одном дыхании».

Критикуют и то, что во всех моих произведениях много повторяющихся мыслей, одно да потому. А им, блин, новизны хочется. Зомбирую я их, видите ли, примитивно вдалбливаю.

Ага. Вдалбливаю. Если не нравится – читай себе Коэльо там, или Мураками… или «Мурзилку». Это ты Суворова-Резуна не читал, или Веллера – вот кто вдалбливает.

Все приучаю себя: Вася, держи марку, сохраняй достоинство, знай себе цену, не обижайся на глупцов, закаляйся. Отбрось это деревенское: «мы академиев не кончали…» Надо отдавать себе отчет: ты – величина. Ты можешь позволить себе левой ногой отшить тот Первый канал телевидения, о выступлении на котором мечтал еще пару лет назад. Пусть теперь они все за тобой бегают и упрашивают. Пусть не ты себя предложишь, а придет режиссер и предложит тебе, «если Вас устроит».

Основанием для этой самоуверенности должно служить твердое сознание исключительности темы и ее изложения. Так никто не писал. Никто. И если кто-то заявляет, что признаны, мол, только Экзюпери и Хейли с Бахом, то существует в авиационной литературе и Ершов, которого читают на едином дыхании и который пишет о полетах на еще живых Ту-154. Да и летный опыт у меня больше, чем у всех вышеперечисленных авторов вместе взятых.

Я вряд ли способен зазнаться. Стар уже. Знаю цену и вижу оборотную сторону известности: это в будущем – гипертония. Мне достаточно констатации факта: меня читают и обсуждают русские люди, над моими книгами размышляют. Мальчишки идут в авиацию. Вон Костя, Дима, Игорь, Макс, Олег, Артур – это же мои книги им взорвали мозг! И только ли им?

Литературная сторона моих опусов, в нынешнюю эпоху повальной безграмотности, ограничивается добротным, чистым русским языком. Пусть вот те рафинированные снобы, попробуют свои мысли изложить, хотя бы отдаленно, так же ясно, как это делаю я.

Да, еще не надо покупаться на похвалы мелочевке, типа «Мемуара». Такие восторженно-поверхностные похвалы исходят от не сильно обремененных интеллектом. Ну, такие простые люди. Идти у них на поводу означает измельчить идею, размазать

ее в простейших вещах, типа «я лечу, я вижу, я бросаю машину в крутой вираж».

Я беру лопату и отбрасываю землю подальше от ямы. А яма эта – могила нашей погибшей авиации. Я копаю могилу и плачу над гробом.

Да, я напишу «типа мемуары». Но это будет не главная книга. Это просто дань: все-таки 35 лет в полетах. И из этого развлекалова я тоже постараюсь сделать вещь, над которой надо будет, захочется думать.

То, что подростки называют словами «дедушка разворчался», есть главное, что останется после меня на земле. Им пока, по юности своей, этого не понять, над сентенциями деда некогда и неинтересно задумываться, они это пока пропускают, оно им кажется безнадежно устаревшим. Они в темпе. Я сам такой был. Но если они в зрелости еще раз откроют книгу и станут размышлять – вот ради этого я и пишу.

Мои книги – срез эпохи безвременья, разрухи и цинизма, эпохи, в которую принято было биться об жизнь, хохотать, читать детективы и фэнтези, смотреть мыло и боевики, делать пародии, – но в искусстве не было ничего настоящего, кроме погони за копейкой. Я своим скромным вкладом попытался показать настоящее, особо не размазывая литературные сопли. И мои книги – перечитывают и заныкивают.

19.02.

Издательство так и молчит. Зато пришло предложение с телевидения, от РТР, Второго канала: «принять участие» и пр. С удовольствием отшил, вежливо, сославшись на нездоровье; чуть издевательски написал, что могу ответить на вопросы письменно. Пошли они все… Пусть суетятся вокруг других.

А мне пришла в голову мысль: сформулировать то, чего ждут от меня все эти создатели всяческих токовищ на тему бед нашей авиации.

Я вижу путь спасения авиации таким:

1. Пусть лично президент страны и ее премьер-министр озаботятся тем, что в авиакатастрофах гибнет большое количество людей, и сделают безопасность полета государственной приоритетной задачей, программой, такой же, как жилье или демография.

2. Раз государство может содержать целое МЧС, тратя на него миллиарды, чтобы не гибли люди, то почему это же

государство не создаст министерство другой болевой точки – МГА?

3. Кроме МГА, осуществляющего организацию летной работы в стране, проводящего кадровую политику и контролирующего соответствие авиакомпаний сертификационным требованиям, нужен ни от кого не зависимый, подчиняющийся только президенту Госавианадзор, осуществляющий все инспекторские и расследовательские функции.

4. Под эгидой МГА необходимо вновь создать систему подготовки и переподготовки кадров, способную качественно готовить персонал для эксплуатации любого типа ВС, отечественного или импортного. Почему в Турции есть центры переучивания на Боинг, а у нас нет?

5. Необходимо создать отечественные региональные самолеты, дотируя для этого КБ. Только таким путем обеспечится преемственность поколений летчиков. Нужен малый самолет, типа Ан-2 и средний, типа Ан-24. Нужен хороший пилотажный самолет типа Як-18А или Як-52. Самолет же типа Як-18Т, со штурвалом вместо ручки, – профанация.

6. Авиация в данный период не должна стать жертвой бизнеса. Раз она рушится, надо объединить ее под эгидой МГА и дотировать. Сеть местных авиалиний должна быть научно обоснована и не зависеть от бизнеса.

Короче: на мой взгляд, а также на взгляд достаточного количества стариков-авиаторов, спасет авиацию только возврат к старым, командным методам руководства. Пусть это будет временно, может, 20 лет. Но тогда авиация выживет. А иначе – погибнет.

В конце концов, военизировать ее, с погонами и отданием чести. Это должна быть государственная приоритетная программа, с государственным финансированием. Как МЧС.

Ну и что? Рецепты замшелого деда, навек отставшего от жизни.

Тогда идите к молодым, они вас научат. И пусть благословенная невидимая рука рынка расставит все по местам. Ждите.

20.02. Пятница.

Еще раз напомнил о себе редактору, чуть язвительно. Пусть шевелятся. Ладно бы, первая книга, несмелый автор… А то на мне дивиденд уже поимели, можно с ними и без особых церемоний.

Ну, и у них со мной без церемоний… Отказали. Письмо такого вот содержания:

Здравствуйте, Василий Васильевич.

К сожалению, вынужден вас огорчить. "Страх полета" нам не совсем подходит.

Во-первых, нам необходимо, чтобы в тексте был постоянный экшн, накал страстей, драйв, действие, действие и только действие – все как в голливудском кино. И по минимуму рассуждений, мыслей, воспоминаний. Частично экшн присутствует в вашей книге, но этого не достаточно. Во-вторых, очень мал объем рукописи. У нас минимум – 10 а.л.

К тому же сейчас сложная ситуация на рынке: серии сокращаются – остаются только самые прибыльные и перспективные, к каждой рукописи, к идее новой серии очень жесткий подход. В итоге сейчас у нас нет такой ниши (серии), в которой мы могли бы опубликовать "Страх полета".

Сожалею, что принес вам невеселые новости, но что поделать – таков рынок, таковы законы времени...

С уважением, Алексей Татаринов, ведущий редактор отдела остросюжетного мужского романа издательства "Эксмо".

Ну что ж, хоть определенность появилась. Я уже и не рассчитывал на какой-то доход от этой книги, с учетом кризиса. Видать, им там, в Эксмо, не сладко, ведь они всю жизнь рассчитывали на непритязательный вкус обывателя – на что им «разсуждения?» Вот и тасуют, не знают, на какую карту поставить.

Это не значит, что с ними надо порвать. Пройдут нелегкие времена – меня снова найдут.

Вечером звонил Костя, доложил о ПСП на Боинге. Ну, радость.

25.02.

Этот месяц, прошедший с момента окончания повести, стал для меня очень напряженным периодом в духовном плане. Правда, отдаю себе в этом отчет только я сам.

Кажется, прошло не 27 дней, а по крайней мере, полгода. За это время я пережил и острое чувство ожидания, и разочарование, и радость признания, и еще что-то внутреннее, не объяснимое словами. Я расту над собой.

Но все это внутри меня, и никому до этого нет дела.

Никогда не думал, что жизнь на пенсии, уже не отягощенная добыванием хлеба насущного, может быть такой насыщенной и интересной.

26.02.

Пытаюсь писать мемуары главками, чтобы получились маленькие, но вроде как завершенные рассказы. Это трудно: иной раз из-за объема приходится притягивать за уши всякий хлам. Потихоньку прихожу к мысли, что надо отпустить вожжи и нестись как душа желает, не забывая только о специфике: писать об авиации так, чтобы читатель «как бы сам побывал в кабине». Побольше простых описаний, типа, «я нажал, оно полетело».

Что касается литературных заработков, то при существующей системе издательской кабалы вряд ли я смогу распоряжаться своими произведениями. Вот моя трилогия про ездового пса: я продал права на нее за полторы сотни и три года распоряжаться ею не смогу. Так же «Аэрофобия»: получил около 40 тысяч – и три года жди.

А вдруг! Найдется зарубежный издатель, предложит серьезные бабки… Ага, губу раскатал. Но – гипотетически? Придется рвать договор, судиться, платить неустойку. Если она несоизмеримо меньше нового предложения, то и хрен с ней, а если соизмерима?

Меня бы устроил договор на один год. Пусть издательство вертится. А ведь оно ведет совсем другую политику: хочешь заработать копейку – пиши и пиши, и продавай нам, договор за договором, на 3 года, с перехлестом; и ты – раб издательства, и на палке лакомый кусок перед носом – рви когти!

Жаль, годы уходят; я не могу долго ждать, пока судьба повернется лицом.

И тут Татаринов присылает такое вот письмо:

Здравствуйте, Василий Васильевич!

Нам пришла в голову мысль о том, как сделать, чтобы написанный вами "Страх полета" не пропал. Идея

следующая: мы сейчас разрабатываем серию под рабочим названием "роман-катастрофа". Все книги этой серии будут посвящены экстремальным ситуациям – сход лавины в горах рядом с горнолыжной базой, извержение вулкана и маленький городок на его склоне оказывается отрезан от мира и т.д. Первую книгу задумали в духе фильма "Экипаж" – то есть пассажирский авиалайнер терпит крушение – все действие книги происходит на его борту – максимум психологизма в действиях и поступках гароев, плюс постоянный экшн, переломные моменты один за другим...

К чему я все это, собственно: для того, чтобы грамотно и убедительно и правдоподобно описать саму авайрийную ситуацию на самолете, действия пилотов в кабине, то, что происходит с самим самолетом в том или ином случае – нам необходимы консультации профессионального пилота. К тому же у вас уже есть написанная часть текста, которая может послужить основой для дальнейшего развития драматического сюжета и наращивания мяса. То есть мы могли бы отдать часть вашего текста (ту, которая касается непосредственно аварийной ситуации и действиям пилотов в экстремальных условиях – экшн) некому автору, а он доработав и переработав его (автор займется психологизмом и экшном – главным его заданием будет прописать атмосферу в салоне самолета, а не в кабине – панику, действия пассажиров и т.д.) превратит текст в книгу, которая подойдет нам для этой серии. После этого мы отправим текст вам, чтобы вы посмотрели его на наличие ошибок и неточностей, после чего все поправим и издадим книгу под двойным авторством – вашим и второго автора. Разумеется, ваша работа в этом проекте будет оплачена. Деньги, конечно, будут не такими, как за ваши предыдущие книги – в данном случае сумма получится меньше в несколько раз, но все же это деньги как-никак.

Таков вопрос.

Жду вашего ответа.

Спасибо.

С уважением, Алексей Татаринов, ведущий редактор отдела остросюжетного мужского романа издательства "Эксмо".

Ну уж, хрен вам. Им пришла, видите ли, мысль. Я мог бы просто ответить «Нет». Но я сперва дня два помолчу. Потом вежливо выскажу свои, встречные соображения. Повесть стоит того, чтобы за нее побороться, она мне еще должна окупиться сторицей.

27.02.

Очень хочется поругаться с издательством, или лекцию им прочитать. А впрочем, метать бисер… мы молимся разным богам.

С утра за полтора часа натаскал аж 19 страниц отзывов читателей на свою повесть, включил и письма от Пономаренко и Буцкого. Перечитал все подряд… и спокоен. Правда, пот ручьем из подмышек, но я спокоен в уверенности предстоящего разговора с этими хорьками из Эксмо.

С ними надо говорить весомо. Авторитет мой подтвержден. В соавторы ни к кому не набиваюсь и пришей-пристебаев не потерплю. Надо откровенно дать им понять: они имеют дело с эксклюзивом. Пусть сначала почитают отзывы и дадут почитать другим.

Выложу им все (естественно, после согласования с Надей – ее таки задело), потом предъявлю свои требования. Первое: договор (если они, конечно, захотят работать) заключаем на один год. Второе: название книги не менять. Третье: приличная обложка и аннотация. Четвертое (это, наверно, первое): текст не исправлять, ни запятой.

Сначала я молча отправлю им отзывы. Потом, дня через два, уж и письмо.

Март

2.03.

Подумал я, подумал: чего там ждать и объясняться… Отправил Татаринову 20 страниц отзывов, а сегодня утром вежливо написал, что его предложение для меня неприемлемо. Если оно им надо, будут уговаривать. Если не надо, могут вообще замолчать. Но то, что моя повесть осталась у них в памяти, несомненно. Надо будет – найдут меня. И вообще, я устал от нервного ожидания и хочу отвязаться, может, на месяц, может, до лета.

5.02.

Звонили мне вечером из НТВ, ну, как всегда: им надо жареных фактов. Их у меня есть, но я отказался сотрудничать и перевел стрелки на Летчика Леху – у них и так с ним встреча запланирована. Кочемасов человек публичный, он найдет что сказать.

Эксмо заткнулось. Зато в интернете вовсю обсуждается «Страх полета», а мне пока больше ничего и не надо. Я-то сдуру зимой рассчитывал, что повесть уйдет влет и к весне мне пришлют гонорар, тысяч 50. Деньги очень нужны. Но раз на дворе кризис, то ожидания не сбылись, а значит, важность публикации в Эксмо снизилась до мизера. И сразу открылись глаза, как издательство беспардонно эксплуатирует желание молодых авторов опубликоваться во что бы то ни стало.

Я это пережил. Теперь я знаю цену и себе, и своим книгам. Лучше вообще не печататься на бумаге: мой читатель меня и так найдет; уже нашел. Рецензии все похожи друг на друга, как вот, к примеру, эта:

> «Василий Ершов порадовал выходом очередной своей книги. 28 января 2009 г он закончил ее писать, и она уже вовсю распечатывается с интернет сайтов, но пока еще не появилась в печатном виде. То, что выйдет и разойдется, нет сомнений: прежние его книги "Аэрофобия" и "Аэропорт" (в авторском названии "Записки ездового пса") смели с прилавков.
>
> Авторское название новой книги – "Страх полета". Профессиональный гражданский летчик, вся жизнь которого связана с Красноярском

(непосредственно с АК "Красэйр" в сегодняшнем наименовании), оказался и на редкость одаренным литератором. Недаром его уже уважительно называют "наш Экзюпери". И есть за что – понимание всех нюансов профессии, умение философски походить к оценке событий и, главное, захватывающе довести их простым и красивым языком до читателя, несомненно, оправдывают такое сравнение.

Можно, наверное, рассматривать его последнюю книгу, в некотором смысле, как автобиографию судьбы российской авиации, с ее звездными часами и закатом последних лет. Реальные события – последняя ситуация с банкротством Красэйр, вымывание и естественный уход из авиации старых пилотов и отсутствие им смены, переход с отечественных машин на зарубежную технику – все это обозначено в мировоззренческих рассуждениях автора.

Сюжет книги не выдуман и, хотя все описанное обличено в форму захватывающего повествования, но читавшие его предыдущие произведения, без труда узнают в них реальные факты, имевшие место и описанные и проанализированные Ершовым в предыдущих книгах. Последние также рассчитаны на непрофессионалов, но изобилуют именно профессиональным анализом и оценками.

Только один полет, последний для старого пилота и первый для направленного к нему на обучение молодого "сынка начальника", мечтающего о загранице и полетах на современных Аэробусах и Боингах, а не на раздолбанных Ту, отлетавших практически свой срок, внештатная тяжелейшая ситуация, возникшая на борту сразу после взлета, и борьба за жизнь в течение нескольких часов неуправляемого полета – вот сюжет, который реально захватывает с первых моментов и до последних – трагических – смерть старого пилота, сумевшего "сделать" свой последний полет. Если вы читали "Почту на Юг" и "Ночной полет" Экзюпери и они не оставили вас равнодушными, то смело можете читать и "Страх полета" Василия Ершова. Не оторветесь, от "корки до корки" (ИМХО)»

Как интересно. Только что мысль воплотилась в тексте – и

вот уже произведение живет своей жизнью. Не надо никаких редакторов, маркетинга, оформления. Как только книга перестает быть товаром, так она сразу становится интересной лишь тому, для кого написана – читателю, и обретает ценность духовную.

Существует повесть Ершова «Страх полета» – это объективная реальность. И не надо колотиться в двери редакций: повесть и так читают тысячи людей, хочет этого редакция или нет, причем, читатель именно тот, для кого я писал, а не клюнувший на ахтунговый товар обыватель.

Опубликованы результаты расследования катастрофы Боинга в Амстердаме. У них, видите ли, на глиссаде отказал радиовысотомер, показал малую высоту, и автомат тяги, послушный ложному сигналу, установил малый газ. И эти чудаки, сидя втроем, в течение 100 секунд не могли заметить, что скорость падает. Капитан растолковывал на предпосадочной прямой (!) стажеру что-то важное, чек-лист какой-то, а скорость упала на 40 узлов, штурвал затрясся, и только в последний момент они добавили режим, уже в сваливании, но поздно.

Как Денис ни хвалит прекрасный самолет В-737, не защищенный от ну уж совсем дурака, не следящего за скоростью на глиссаде, – мне вся эта прозападная операторская авиация не по душе.

Не в самолете дело, а в философии полного доверия автоматике. Это огромная беда человечества, и жертвы на этом пути неизбежны.

6.03.

Только что мне звонил Пономаренко; хорошо поговорили. Он просит разрешения цитировать мои произведения; я польщен. Также просит меня написать статью на тему двух философий полета. Ну, займусь. После Амстердама оно будет доходчивей. А Владимир Александрович напишет свою статью, научную. Все это пойдет аргументами в дискуссию, развернувшуюся вокруг концепции отечественной авиации.

Каждый день мне письмо от читателя. То отзыв на книгу, то просто болтовня. Мальчик-таджик умоляет помочь стать летчиком. Живет в Москве, а гражданство не сменил. Кто ж его возьмет в училище. По закону, он должен быть гражданином России.

Вялая критика повести. На авсиме на меня волокет какой-то Уран. Ну, уж больно он в литературе дока, уж такой филолог… Критикует. Приводит в пример «Нежность к ревущему зверю» Александра Бахвалова: вот, мол, настоящий писатель! А Ершов…

ни слога, ни идеи, ни языка.

Может, и правда, все идут не в ногу, а один он в ногу?

Нарыл я и открыл себе Бахвалова. Многа букафф. Социалистический реализм, производственный роман об испытательской работе. Авиационные «Журбины». Больше аффтар так ничего и не родил. Еще фильм по этому роману тогда поставили – в 70-е родина нуждалась в героях, ну, как водится, таковыми виделись тогда чуть не одни летчики-испытатели.

Что ж: пусть этот Уран наслаждается Бахваловым. Каждому свое.

Еще старые пилоты откликнулись. Одному повесть не показалась: мол, пафос, все надуманно… а вот «Мемуар» – это да! А другой летчик повесть принял.

Вообще, как я понял, мои непритязательные мемуары, кажется, найдут своего читателя. Иные из старых летчиков так и остановились в развитии и живут воспоминаниями молодости: запуск с выхлопом сизого дыма, комары, коровы на полосе… Одни не хотят задумываться, другие просто не способны осмыслить причины нынешнего развала авиации; их таких – 90 процентов. Но я-то пишу, в основном, для молодежи… которая когда-то же вырастет, возмужает и востребует мои книги всерьез.

Зашел я в книжный, думал, грешным делом, купить «Аэрофобию» и отправить Пономаренко. Но ее там уже нет, а есть «Аэропорт», в твердом переплете, из допечатки 5000. Глянул я цену: батюшки – 290 рублей! А ведь мне за экземпляр перепало едва 4 рубля. То есть, автору из кармана покупателя достается чуть больше одного процента! Сколько же пасется на мне нахлебников!

На хрена тогда продавать издательству свои произведения. Зачем мне это рабство. И сколько лохов бросаются на эту блесну, лишь бы их издали! Еще и лишают прав на три года.

Нет, ребята, я в эти игры уже поиграл. Хотя… А вдруг согласится АСТ! И что – отдам я им права на три года, за миску похлебки?

Надо хорошо подумать: а нужны ли мне эти права? Есть ли надежда, что в течение этих трех лет на меня выйдет типа кинорежиссер, или там, импортный издатель?

Повесть явно не киногенична. Киношники так же точно могут предложить мне отдать им скелет, а мяса они, мол, нарастят. Но там хоть какие-то деньги, а тут и жалеть не о чем: копейки. И презрение читателей: Ершов, мол, продал душу черту, позволил изгадить повесть.

13.03.

Все думаю, как построить статью. Идея – сравнение двух философий полета применительно к реалиям мировой и российской действительности, с учетом разных мировоззрений.

Почему, казалось бы, максимально автоматизированные, разгружающие пилота машины все равно падают? Причем, и у нас, и у них.

Во-первых, что за авиация нынче? Что движет ее развитием? Правильно, бизнес. Бизнес диктует приоритет экономии. Но экономия на количестве членов экипажа и, соответственно, зарплате, влияет на безопасность, а от безопасности зависит авторитет компании и, в конечном счете, пассажиропоток, дающий доход.

Таким образом, задача, которую поставила перед бизнесменом добыча денег, заключается в оптимальном балансе: выжать из экипажа максимальную производительность, обеспечив его максимальную работоспособность, но так, чтобы при этом не страдала безопасность полета. Меньше людей в кокпите – больше автоматики; физический труд пилота все больше заменяется умственным, а умственный – операторскими функциями по обслуживанию электронного ума.

Стимул летчика к работе над собой. Раньше было как: не знаешь – значит, не сумеешь правильно эксплуатировать технику и решать задачи полета. Теперь обязанности пилотов проще: надо знать порядок операций по обслуживанию электронного ума, который может правильно эксплуатировать технику и помогать тебе решать полетные задачи.

Раньше грамотным считался пилот, обладающий таким объемом и широтой знаний о матчасти и о полете, которые помогали решать любую задачу, распределив обязанности в экипаже на контроль за матчастью, связь, ориентировку и собственно пилотирование.

Теперь задачу контроля за матчастью и связи решает контролирующий пилот, задачу ориентировки решает машина под контролем активно пилотирующего пилота, она же решает и задачу пилотирования. Активно пилотирующий пилот исполняет ту же роль, что и пилот-инструктор или проверяющий в экипаже: не вмешиваясь, но контролируя все, он констатирует, что полет выполняется правильно.

Таким образом, у пилота нет насущной необходимости постоянно оттачивать свое профессиональное штурвальное мастерство. А так как человек, как и любое живое существо, стремится к сытости и покою, пилот в подобных условиях, длящихся годами, неизбежно начинает деградировать. Он постоянно убеждается в надежности работы железа и

электроники, и поневоле чувство опасности и вероятности сиюминутного отказа затягивается жирком благополучия.

Я не верю в то, что пилот может постоянно держать сам себя за шкирку и трясти: бди! бди! А вот в то, что пилота одолевает скука обыденности и чувства надежности, в то, что он расслабляется и теряет бдительность, особенно с возрастом, я верю. Я это все испытал на себе. И Женя Сукачев, пролетав десяток лет на надежнейшем тогда А-310, искренне говорил мне, что забыл, как держаться за штурвал.

Но у Жени уже тогда был огромный опыт старого пилота, позволявший строить полет таким образом, чтобы не попадать в условия, когда внезапно может понадобиться резко вмешаться в управление. И это я тоже хорошо понимаю и испытал на себе.

Теория комфорта. Противоречие между уровнем комфортности и концентрацией подстерегающих человека опасных факторов цивилизации.

Главный фактор в человеке, позволяющий ему справляться просто в опасной ситуации и в опасной профессии.

Качества, жизненно необходимые современному пилоту.

Интересные идеи приходят в голову. Если подробно раскудрявить их, получится не статья, а типа эссе на авиационно-психологическую тему.

Подводные камни человеческого фактора. Человек слишком доверяется технике, теряя при этом тонус, а когда происходит отказ, расслабленный организм не успевает среагировать.

Фактор времени на земле и в воздухе. Способность переварить за короткий промежуток множество вариантов и выполнить кучу операций; снежный ком.

Фактор неожидаемого, непрогнозируемого отказа в условиях острого дефицита времени. Растерянность от несоответствия развития ситуации вдолбленной схеме.

Фактор висящей ответственности, все сильнее давящий пропорционально утекающему времени на производство необходимых операций. Истеричность и сила духа.

Контроль и взаимодействие пилотов именно в стрессовой непредсказуемой ситуации. Это огромный пласт, начиная с философии взаимодействия и технологии работы в кабине на Западе и у нас.

Органы управления враздрай. Философия Эрбаса.

Роль опыта полетных ситуаций в условиях стресса.

Профилактика. Философия профилактики на отечественных и импортных машинах. Опора на физический профессионализм

или на операторское искусство.

Философия пространственной индикации. Как пилот к ней привыкает: естественный и насильственный метод.

Особенности существования современной российской авиации. Старение матчасти. Иномарки. Переучивание. Контингент. Преемственность поколений. Фактор недоученности, малого летного опыта. Экономический фактор. MEL.

Оторванность авиационной медицины от реальных полетов. Отсутствие обратной связи. Несоответствие психологических качеств пилотов требованиям реальных полетов.

Фактор высоких заработков в условиях российской реальности.

Спор двух поколений. Романтики и прагматики. Отношение к профессии. Видение перспективы.

Как наработать опыт.

Ого. Это только навскидку, за 20 минут. Тут, и правда, потянет на маленькое эссе. Написать его чистым литературным языком, с минимумом канцеляризмов – и готово новое литературное произведение на специфическую, но интересующую всех тему.

А еще ж выводы. Это отдельная тема, очень болезненная. Ну, сделаю упор не на то, каким образом что-то изменить, – это вряд ли удастся, – но хоть как приспособиться, чтобы несколько уменьшить количество неизбежных жертв.

Надыбал тут сервер «Проза ру», где можно не только выложить свои опусы, но и получить на них рецензии, и обменяться рецензиями, и анонсировать себя, и узнать рейтинг. Зарегистрировался, жду ответа.

Проза ру – литературный портал, это тебе не Авиа ру и не Проту-154, где тусуется узкий круг любителей авиации. Тут рецензенты будут свободны от романтического флера или обаяния известного в узком кругу автора. Если уж зацепит за сердце постороннего, значит, вещь.

Я хочу, чтобы меня читало как можно больше простых, не высоколобых, думающих об обычном людей.

19.03.

Ну, статья более-менее получилась. Как всегда, присутствует дух неоднозначности, статья вызовет споры; ну, для того и писалась.

Все, свалил, больше не возвращаюсь.

Связался с Пономаренко, отправил статью. Он читает мою

«Аэрофобию», хвалит. Он хочет разместить статью в журнале, вместе со своей и летчика-испытателя Щербакова, главного нашего штопориста. Ничего компания! Три деда, отстаивающие уходящую эпоху, – против молодого поколения, стремящегося к вершинам прогресса.

Хотелось бы, конечно, чтобы кто-то из них, попробовавших того прогресса на своей шкуре, нашел в себе силы и попробовал нам возразить, причем, аргументированно.

22.03.

Звонил сегодня мне Пономаренко: прочитал статью, понравилась, но великовата. Ну, пусть сократят. Еще хвалил «Аэрофобию», уж очень она ему пришлась по сердцу. Ну, и так просто побеседовали о тенденциях. Надя потом в который раз повторила излюбленное «широко известен в узких кругах», а я добавил свое любимое «на безрыбье».

23.03.

Показывают кадры катастрофы американского лайнера в Токио. То ли DC-10, то ли MD-11. Прогрессирующий козел, левым крылом за землю, пожар, экипаж погиб, самолет почтовый. Ну что тут комментировать: ошибка пилота. Такое допустить на трехсоттонном лайнере – надо суметь. Что ж, и у них бывает непрофессионализм.

26.03.

Нашел еще портал для писателей, там хороший справочный материал, читаю, подковываюсь. Но все направлено на то, чтобы: Хоть раз! Опубликоваться!

У меня это уже пройденный этап. Моя цель другая: как можно больше расширить круг читателей, любым путем. Попробую залезть еще сюда.

29.03.

Читаю этот сайт Людмилы Барякиной, «Справочник писателя», и на многое открылись глаза. Там есть ссылка на «Песнь торжествующего плебея» Веллера, надо глянуть – в этом произведении на эту же тему много чего обещается.

30.03.

Читаю Веллера… Да, как мне ни впаривали, что Веллер не величина, я все-таки считаю, что – величина. Человек, имеющий твердые убеждения и достаточно глубокий ум. И мне пока полезно его читать.

На форуме идет разговор о модернизации Ан-2. Сразу сцепились сторонники нового с ретроградами. Я не выдержал, влез. По моему мнению, чем спорить и ждать, пока разовьется малая авиация, лучше поднять на крыло тысячи полторы догнивающих Ан-2, пусть даже на хорошем автобензине, организовать государственные авиапредприятия, пусть дотационные, и восстановить сеть МВЛ, хотя бы в Сибири. И будет задел для профессионализма, и будет на чем обкатывать вчерашних курсантов, и восстановят потенциал средние ЛУГА, и летчики почувствуют настоящий, не компьютерный самолет.

Подумать и написать статью, что ли.

Читаю Веллера дальше. Да, конечно, он по образованию филолог…

Жалеть, что я не филолог? Да ну… я б с ума сошел. А вот поучиться мне у него есть чему.

Многое из того, что изучают филологи в университетах, я постиг интуитивно – иначе не писал бы книги, не справился бы. А я справился, меня читают, мои книги живут.

Но многого я не знаю, даже понятия не имею, и теперь, на старости лет, открываю для себя литературу как ремесло.

Веллер свободно, даже блестяще оперирует грамматической терминологией; я же понятия об этом всем не имею. Я не смог бы поддержать разговор на эту тему; ну, ерничал бы, дурачком прикидывался, а по существу сказать, я – невежда. Мне просто бог дал.

Однако, императив моего самосознания таков: «я и это умею!» Ты вот учился всю жизнь, это твой кусок хлеба, – а я, помимо своего штурвального куска хлеба, умею делать и вот это, на что ты учился и чем кормишься, и еще многое другое. Да – может, делаю это не столь отточенно, может, не столь совершенно, – но жизнеспособно! А советы твои, спасибо, постараюсь использовать в дальнейшем труде.

Кстати, я пишу более внятным языком, чем Веллер, – ему мешает перевозбуждение вдохновения, ему некогда, он брызжет слюной; я же в языковой выразительности – старательный ремесленник.

Эк куда замахнулся.

А что: я и так пру, ледоколом по целине. Уже за одно это сам себя уважаю – и другие потом уважат. Трудно, конечно, быть первым… на безрыбье. Но я как-то чувствую силу. Редкостное для меня, сомневающегося во всем, чувство.

Ну так уж получилось, что нет конкурентов у меня в нынешней литературе об авиации. Я знаю материал, потому что

повезло с разными типами самолетов, потому что выстрадал эти тысячи часов, потому что я капитан, человек, полностью осмысливающий ситуацию.

Не говорите мне, что работа пилота тупая. Ой нет, моя была не тупая. И поэтому мои книги теперь ценятся, они как-то влияют на судьбы людей. Я их не ради денег писал.

Апрель

2.04.

Вчера звонили мне из «Комсомольской правды», приглашали на токовище по поводу Дня космонавтики. Я отказался: какое, собственно, отношение я имею к космонавтике? Да и пошли они все, пусть токуют без меня. Вопросы, которые по ходу задавала девочка, одни и те же: какие места в самолете наиболее безопасны. Чуть не послал ее подальше. Достали эти аэрофобы, достала злоба дня.

Вечером нашел-таки телефон Кравцовой из Ивана Лимбаха, позвонил. Она меня помнит, благодарила, что не забыл свое обещание держать ее в курсе моих дел, поздравила с изданием книг, поинтересовалась, сколько заплатили, с благодарностью взялась прочитать новую повесть. Я остался доволен разговором, главное, оттого, что это не унизительная просьба пристроить рукопись, а беседа равных людей. Мы ничего друг другу не должны и общаемся только из интереса. Теперь жду критики.

Я удовлетворен хотя бы тем, что по любому поисковику мое имя упоминается в крупнейших электронных библиотеках, на множестве страниц. Кто заинтересуется – найдет.

Те сомнения, что мне в свое время открывали знающие люди, – выкладывать или нет опусы в интернет, – теперь рассеялись как дым. Я сделал очередной самостоятельный верный шаг – и не прогадал. Не прошло и четырех лет, вернее, аккурат четыре года, как я в интернете, – а сколько это повлекло событий!

Скучная жизнь пенсионера… Ага.

7.04.

Ковыряюсь на форуме Эксмо, в «Мастерской». Там кой-чего можно почерпнуть. Но попытки поверить алгеброй гармонию вызывают у меня кривую ухмылку: или ты можешь, или вечно учишься по схемам и пособиям. Я-то читаю все это только для общего развития – и поражаюсь: как же, оказывается, много надо выучить всякой дряни этим филологам… и откуда же в этом мусоре вылупиться таланту. Сколько их, графоманов с высшим филологическим, мыкается на задворках литературы. А сколько критиков! Как головастиков в луже.

Сам-то… Пейсатель…

А что. Сам-то я пишу без особых усилий, опираясь на интуицию. Меня очень спасает знание узкой темы. Сунься-ка туда критик – что он в полетах смыслит? И эта эксклюзивность частично оправдывает мои стилистические и прочие

грамматические ляпы. Ну, а пунктуацию и орфографию я чую сам, это от Бога, и это признано всеми.

Писем приходит мало: одно-два в день, и то, большей частью, либо от школьника, либо от экзальтированного мечтателя в годах.

Я, будучи интровертом, не имею желания надоедать людям, не стремлюсь поддерживать эпистолярные связи, предпочитая отдавать инициативу моим читателям. А им постепенно становится неловко быть навязчивыми, они замолкают, кто на полгода, кто на год, до нового существенного повода.

И вообще, те, кто писал мне на волне эйфории, по зрелом размышлении, когда эйфория проходит, перестают надоедать.

Я отвечаю абсолютно на все письма, но очень коротко, корректно и только по существу, давая понять, что я человек занятой. Может, это и не совсем справедливо, но дистанцию надо поддерживать, иначе замордуют мелочевкой. Есть тут у меня несколько таких болтунов-любителей, получая от которых очередное письмо ни о чем, типа СМС, я морщусь.

А в общем, писем не так и много: после чистки ящика, года два назад, в картотеке числится их всего несколько тысяч. В среднем, 1000 писем в год; я с ними вполне справляюсь, это не отнимает более получаса в день, зато дает ощущение постоянной связи с читателями.

Картотека нужна для того, чтобы быстро поднять все письма от давно не писавшего собеседника и войти в тему. Благо, компьютер позволяет это сделать за минуту.

9.04.

Статью мою напечатают в двух номерах журнала «Воздушный транспорт». Попросили срочно прислать краткое резюме, фотографии, телефон. Я перечитал статью еще раз, нашел несколько мелких тавтологий… а, сойдет для журнала. А так она самому нравится: какой я умный, блин.

Достал меня 13-летний умненький мальчик из Читы. Он завел свой сайт, форум… короче, детские игрушки 21 века. Пейсателя Ершова там они, видите ли, тоже обсуждают. Ну, завалил меня вопросами, десяток писем в день, – для них это как СМС по телефону. Пока я отвечаю. В конце концов, посыл написать книгу направлен именно на этих мальчиков. Пусть интересуются авиацией. И мне вроде не скучно. Моск, за неимением серьезной информации, все равно работает, пусть даже на 0,4 номинала.

Накатывает мысль все-таки развить тему Ан-2.

Ведь что имеем? Пропадают под забором многие сотни вполне пригодных бипланов. Самолет настолько прост, что от времени портиться на нем почти нечему; ну, сгнило полотно. Ремзаводы работают. Запчастей, двигателей, если порыться, можно найти достаточное количество. Восстановить машину не стоит ничего, по сравнению с другими типами. Ничего не стоит и возобновить производство, либо закупить у Китая.

Есть опыт полетов Ан-2 на автобензине. Нужно его обобщить и провести исследование, как это топливо влияет и что можно сделать, чтобы двигатель работал безопасно.

А радикальной мерой было бы наладить снова выпуск авиационного бензина.

С другой стороны. Сеть МВЛ разрушена. Никакие Цессны не смогут качественно работать там, где всю жизнь работал Ан-2. Ни один недорогой самолет, претендующий на эту нишу, не способен летать с площадок, с каких летал Ан-2. А значит, никакие бизнесмены сетью МВЛ никогда не займутся: очень дорого.

С третьей стороны. Профессионализм летного состава падает, между курсантами-выпускниками и практическими летчиками образовался провал, и он все увеличивается.

Спасти положение, как антикризисная мера, может только подъем на крыло всех имеющихся в стране Ан-2. И заниматься этим надо не Левитину, а практическому летчику, в руках которого должны быть власть и инструмент. Инструментом должны стать бездельничающие, погрязшие в бумагах территориальные управления ГА.

Нужен единый методический центр, целью которого будет поддержание уровня профессионализма пилотов, начиная именно с Ан-2. Что-то типа прежнего УЛС МГА.

В ответ на рассуждения об экономической невыгодности Ан-2 в современных условиях придется сказать: Ан-2 выгоден политически. Если мы прервем нить профессионализма, государство вообще потеряет своих пилотов, либо вынуждено будет заплатить жизнями сотен пассажиров за наработку опыта неподготовленными пилотами, попадающими из училища сразу на аэробусы.

Поэтому государство должно озаботиться созданием определенного количества региональных государственных дотационных авиапредприятий. Оно должно выкупить останки Ан-2, привести их в божеский вид и распределить между этими предприятиями. Расходы должны окупиться, во-первых, созданием сети регулярных авиационных перевозок в глубинке.

Во-вторых, у летчиков появится массовый самолет для развития профессиональных навыков. С Ан-2 уже можно брать людей на самолеты 2 класса, и программа переподготовки должна включаться в работу с самого момента выпуска из училищ.

Тогда и училища воспрянут. Хотя бы на Ан-2 выпускать людей, а тем временем, может, наш МАП придумает что-либо двухмоторное, отечественное, приспособленное к нашим особенностям, а не «Эмбрайер» этот, асфальтовый.

Вот примерно такие мысли.

14.04.

Писать пока не тянет. Нет темы. Даже статья насчет Ан-2 пока только осмысливается. Большие сомнения насчет автобензина.

Да и что даст мне эта статья? Ну, допустим, напишу. Зачем? Неужели это послужит на пользу разваливающейся авиации? Я в сомнениях.

Нужно творчество, вдохновение; а ничего нет. Может, временный спад после мук с повестью?

А как, собственно, писалась повесть? Ну, мучила меня эта тема. Ну, написал неудачный вариант, отставил. А через 10 лет, в период развала авиакомпании и эпопеи с массовым изданием моих книг, тема снова всплыла как промежуточный вариант: чем-то заполнить нишу. Ведь «Аэрофобия» была точно таким вариантом, и написал я ее тоже в два месяца. Но там был стимул: всплеск страха у пассажиров после нескольких катастроф. А здесь просто вертелась и вертелась в голове эта байкальская история, попробовал расписаться – а вон что получилось. Выстрадал.

А читателям сейчас как раз не хватает оптимизма, света в конце туннеля. Ведь отмечают же мой оптимизм в «Раздумьях» и постепенное его затухание в последующих книгах, вплоть до трагедии Климова.

Потом будут приводить в пример реализм моих книг, отражающих деградацию нашей авиации на рубеже веков.

Я сам не верю в возрождение, вот в чем дело. Я не вижу путей. А меня осаждают вопросами, в глаза заглядывают.

Один из моих первых критиков был глубоко прав, отметив, что в моей рукописи «Ездового пса» не хватает светлых сторон, – и я правильно воспринял его критику и добавил оптимизма в книгу. Но с момента ее написания прошло почти десять лет – и ничего в лучшую сторону не меняется. Единственно – авиация задыхается медленнее и мучительнее, чем я предполагал. Китаец придет не в 2010 году, а лет через пять-десять.

Что же касается предполагаемого роста количества среднего

класса, способного заработать на личный самолет, то иллюзий строить не стоит. И возлагать судьбу нашей авиации на развитие частных полетов как на основу – нонсенс.

Не будет у нас массовой частной авиации еще лет двадцать. И не востребует она большого количества частных летных школ. И неоткуда будет брать кадры для пополнения большой авиации. Средний класс, летающий в аэроклубах в свое удовольствие, не бросит бизнес ради постромок ездового пса, а у молодежи не будет столько денег, чтобы заплатить за учебу и идти со своим коммерческим пилотским свидетельством под ворота авиакомпаний. Страна нищих…

Летные училища гибнут не столько из-за недостаточного финансирования, не столько из-за отсутствия топлива или учебных самолетов, сколько из-за отсутствия понимания, чему нынче требуется научить будущего пилота. Да и самолетики никто им не закупит за рубежом, хотя бы потому, что для их содержания и обслуживания потребуется либо дорогая инфраструктура в России, либо нужны большие деньги для обслуживания их за границей. Да и не это главное. Нет концепции.

Путь развития авиации в такой огромной стране как Россия никоим образом не должен базироваться на опыте крохотной Швейцарии или не такой уж большой Англии, или даже огромных США. Тоталитарное государство шло своим путем всегда – и справлялось. Надо использовать этот опыт, опыт централизации и единоначалия. Частные школы пусть останутся для богатеньких, а большой авиации нужны массовые кадры! Надо возрождать государственные бесплатные летные училища, создавать для них современные учебные самолеты, создавать переходные типы, заполнять ниши, производить топливо, – и все это с учетом реалий сегодняшней и завтрашней России.

А реалии таковы, что подготовленных аэродромов нет, и не будет, и капиллярная авиационная сеть в необорудованной глубинке должна быть адаптирована к непритязательным условиям. Пусть, конечно, развиваются частные авиакомпании, пусть летают пилоты-любители, но основой местных воздушных линий все-таки должны стать государственные авиаотряды, как в городе, наряду с частными автобусами и маршрутками, обязательно присутствуют дотационные государственные троллейбусные депо. И никто не сомневается в их необходимости. И метро – вроде же тоже не частное предприятие.

Никогда не устремится в Якутию или на Чукотку частный авиационный бизнесмен и не организует региональную авиакомпанию. Таковы реалии Якутии и Чукотки: не справится

частник с расходами. Его ведь не устроит прибыль меньше ста процентов. А государство, заботящееся о транспортной инфраструктуре страны, обязано справиться, как справлялось раньше.

Государственные авиаотряды должны быть универсальны и выполнять все виды авиационных работ, включая и перевозку пассажиров. Пока я вижу в роли универсального транспортного средства все тот же самолет Ан-2. Ну, и такой же бессмертный Ми-8. И вернуться в 70-е годы прошлого века, не изобретая ничего нового, привнеся только удобные атрибуты 21 века, вроде ГЛОНАССа и мобильной спутниковой связи.

Чтобы восстановить сеть местных, деревенских линий, потребуется несколько сотен, а то и тысяч небольших самолетов. Какой частник купит за рубежом за пару миллионов долларов тот небольшой самолет? И когда он ему окупится?

Что касается самолета 3 класса, который должен будет заменить Ан-24, то надо нацелить МАП на его создание, опять же, с учетом реалий России. «Эмбрайерам» у нас нечего делать. И заказчиком должно быть государство.

Рубль, казавшийся гайдарам в 90-е годы универсальным средством решения всех застойных проблем, в нынешних условиях становится тормозом. Стремление урвать кусок, просматриваемое от простого исполнителя и чиновника до самых верхов государства, не дает развиваться Делу. Там, где проклятые коммунисты просто давали команду, нынче каждый отбрехивается отсутствием средств. И Дело из-за этого стоит!

Если освободить государственное авиапредприятие от духа наживы, от этой стайной, корпоративной погони за кушем, за огромной прибылью, – останется просто работа, с гарантированной (пусть не такой уж высокой) зарплатой, жалованьем, – работа с упором на безопасность полета.

Если бы я не поработал в частной авиакомпании, не увидел изнутри этой машины, я бы тоже бегал и кричал о свободе рыночных отношений. А реалии таковы, что рыночные отношения в настоящее время практически не дают развиваться компании: доходов хватает аккурат на зарплату и поддержание летной годности старых машин, не более.

Нефть наша дает стране дурные деньги, которые растрынькиваются правительством на «ямочный ремонт» страны, то есть, на пропасть. Так, может, попробовать хоть малую часть этих огромных денег потратить на дотационную сеть местных авиалиний? Ведь деньги эти вкладываются и в будущий профессионализм молодых выпускников училищ.

Монстры-авиакомпании пусть пожирают друг друга, но сеть

местных деревенских линий должна быть ограждена от конкуренции. Может, тогда дети наши будут расти и осознавать, что в этой жизни есть хоть что-то постоянное. Тогда молодежь устремится в авиацию, видя, что в ней есть гарантия: по крайней мере, работа на Ан-2, Ми-8, с перспективой вырваться на «Боинг».

23.04.

На авиафоруме все разыскиваю разговоры об эксплуатации Ан-2 на автобензине. Практика есть, разговоров много; кое-кто утверждает, что и с самолетным бензином Б-91/115 особых проблем нет. Но все эти разговоры бессистемны и пока бесцельны. Как бы его направить разговор в конструктивное русло, сформировать общественное мнение в нужном направлении: Ан-2 спасут МВЛ, но надо торопиться.

Надо писать статью. Но лень. Да и кое-что почитал я о подковерных играх в авиапроме… страшно далеки они от народа, продвигают свои амбициозные проекты и грызутся за власть и деньги. Какой уж там Ан-2. «Фарман» бы еще предложили.

Пока не будет мощного государственного заказчика в лице МГА, нет смысла бороться. Да я и не борец уже, на хрена мне, деду со сбоем сердечного ритма, эта борьба.

Кстати, первую статью, ее первую половину, наверное, опубликуют в майском номере «Воздушного транспорта». На авиа ру должен быть резонанс. Вот тогда можно запустить и другую статью. Только как ее написать, я подумаю позже.

Надыбал тут на авсиме ру целую подборку, посвященную творчеству Ершова, и вообще, с любым упоминанием моего имени, 20 страниц. Оказывается, я среди симмеров известен больше, чем предполагал. Есть и зоилы, но их единицы. Для большинства же я – авторитет. На безрыбье. Но все косточки перемыли.

Май

7.05.

Вчера вечером звонил человек из редакции какого-то авиационного журнала, предлагал сотрудничество. Я согласился проводить для них анализ нестандартных ситуаций, в которые могут попадать пилоты легких самолетов. Не давать рекомендаций, а предостерегать с высоты общего опыта. Поговорили о состоянии гибели нашей малой авиации. Они обещали прислать номер с напечатанным в нем моим «мемуаром». Меглинский тоже обещал. Вот, буду ждать. А потом прям упьюсь популярностью.

Вот бередят и бередят. Я мучаюсь осознанием гибели нашей авиации, убегаю от этих мыслей, прячу голову в песок… нет, не дают. Кое-кто еще ждет от меня каких-то шагов, что ли.

Получается, я занимался заманиванием молодежи в авиацию, а теперь должен дать ответ. Ведь нет у них никаких перспектив. Вот Дима Чеботарев из Челябинска пишет, что его переучили на Ту-154… зачем? И как ему трудно, имея налет на легких самолетиках всего 180 часов, осваивать лайнер. Я только желаю ему удачи, а сам думаю о его судьбе и о судьбах таких же как он.

Роюсь в интернете в поисках информации о китайских самолетах, построенных по нашим лицензиям. Они сейчас сделали из Ан-24 конфетку, заменили двигатели и винты на импортные, и самолет обрел второе рождение. Уже якуты собираются закупать и летать на них. Самолет ведь проверен, выдерживает наши условия, это ж не «Эмбрайер» какой. И как бы ни трындели забугоргые летчики о том, что «Эмбрайер», мол, проверен Аляской… ребяты, Аляска против нашей Якутии – как портвейн против водки. Полюс холода все-таки, 9 месяцев антициклон.

И Ан-2 на свой манер китайцы выпустили около тысячи штук. Вот тебе и устаревшая техника. Китаец ведь не дурак. Начали с лицензий, а ставка – на собственные силы и создание своих самолетов. Вот уже создали реактивного конкурента нашему Суперджету.

И по количеству выпущенных собственных автомобилей Китай обогнал и Америку, и Японию. Вот это и есть великая держава.

Через десять лет, если только государству не предпринять решительных и очень дорогостоящих шагов, наша авиация, опирающаяся только на несколько компаний, эксплуатирующих

Боинги и Эрбасы, заглохнет. Старики уйдут на пенсию. Наши реалии, в том числе ужасающий ВЛЭК, заставят талантливую молодежь бежать за границу. Уровень профессионализма пилотов упадет настолько, что неизбежные катастрофы заставят авиакомпании искать лазейки для найма иноземных пилотов, а законодатели вынуждены будут открыть для них свободный путь. И вот тогда придет китаец и предложит своих пилотов, эксплуатирующих недорогую китайскую технику типа описанной мною выше. И рынок международных воздушных линий заполнится. Но нашим пилотам будет там уже нечего делать, да и вообще наших пилотов больше не будет, рассосутся. Новых неоткуда будет взять: училища гибнут, учебного самолета так и нет, как нет и понимания в его необходимости.

Этот Андрей из журнала описывал, какая буча поднялась в связи с заявлением Медведева передать ДОСААФ, или там ДОСАВ, под командование ВВС. Понятно: будут готовить кадры для ВВС; это и раньше было, для этого он и создавался, тогда еще под названием Осоавиахим.

Короче, правители вроде как слегка озаботились состоянием легкой авиации. Но так как они ни бельмеса в авиации не смыслят, то все это – судороги. И журнал, мол, должен формировать общественное мнение. И Ершов в этом вроде как тоже должен принять участие.

Там Гарнаев со товарищи написали письмо, то ли Путину, то ли самому президенту. Объясняют ситуацию.

Военные летчики, офицеры, болеющие душой за свою Родину, тоже бьются об эту стену. У них ведь то же самое, что и у нас, если не хуже.

И получается, что мои мысли насчет возрождения Ан-2 нынче востребованы.

8.05.

Мысли о том, что авиации нашей конец, не дают покоя. Казалось бы, что мне, пенсионеру. Но душа все болит.

И потихоньку рождается желание написать новую книгу, плач по погибшей авиации, раздать всем сестрам по серьгам, расставить точки над і, чтобы уже мне никто никаких вопросов больше не задавал. Не хочется быть свадебным генералом на пиру во время чумы, кумиром подростков, сосунков, не понимающих ничего, кроме мечты летать.

Погибла авиация – и нечего строить иллюзии. Это не моя вина. Я сам осознал это в пути, когда еще пытался как-то успокоить и завлечь и будущих пилотов, и будущих пассажиров. А теперь и у меня открылись глаза в разочаровании, и хочется

открыть глаза другим.

Главное все-таки – разрушение цепи. Цепь порвалась, уже не связать. Мы на новой планете. Пусть молодое поколение решает, исходя из тех реалий, которые ему лучше видны, чем нам.

Катастрофы никакой нет. Ну, придет китаец. А через 20 лет никто и не вспомнит, что была своя, родная авиация, так, легенды, домыслы… молодое поколение будет думать, что и всегда нас возили китайцы, что Китай – великая авиационная держава, что она из милости опекает прильнувшего сбоку дикого северного соседа. И будем жрать ящериц, как так и надо.

И авиация будет существовать: от прогресса не уйти. Просто будет другое название. Если россиянин захочет стать пилотом – пожалуйста: пусть обратится к китайцам, они научат, были бы деньги.

Это как фронтовики: у них уже 65 лет душа болит за то, что большая часть молодежи вообще не помнит или не знает о той великой войне, а многие считают, что вообще победили американцы.

Ну и что от того изменилось? Старики махнули уже рукой… Их просто жалко: до чего дожили…

Так надо не брызгать слюной, а честно написать о конце авиации и потом потихоньку кропать воспоминания, без политики и страстей.

Денис, конечно, будет со мной несогласен. Он считает, что несет нашим заблудшим душам великую миссию приобщения к истинной, современной авиации.

Ну, приобщимся. Будут летать сотня-две арбузов и бобиков, будут они изредка падать. Кто знает, каковы потребности великой страны в авиаперевозках. Может, эти две сотни лайнеров ее вполне обеспечат, в нищете народа нашего. Летает-то горожанин, а глубинка ужалась и не помышляет о тех полетах. Обойдемся.

А потом, глядишь, и Денис найдет более спокойное местечко за бугром… Все-таки летать у нас сложно, нервно и непредсказуемо, и нет никаких гарантий. А здоровье расходуется быстро.

12.05.

Прислал мне человек разработку нового авиагоризонта, одобренного, кстати, Пономаренко. Смысл заключается в том, что подвижный индекс самолетика привязан хвостом к центру прибора, а нос вытягивается в ту сторону, куда и сама машина. В наборе точка носа перемещается вверх, на голубой фон, на снижении – вниз, на коричневый; в развороте нос уходит в сторону разворота, показывая самолетик в ракурсе, а крылышки

показывают величину крена. При этом линия горизонта неподвижна! Индекс же самолетика проецируется в аксонометрии, объемно, с кренами, а наблюдатель как бы летит за ним, ну, как во флайт-симуляторе.

Я сделал одно только замечание: самолетик должен быть очень контрастным, и на нем должны быть безусловно понятные признаки, чтобы не спутать ракурс; все это особенно важно, когда на прибор попадет солнечный блик.

Действительно, нагляднейший прибор! Главное, при больших углах тангажа линия горизонта не пропадает с прибора, а остается в центре; самолетик же вертится вокруг собственного хвоста, вокруг точки, к которой привязан глаз пилота. Не ошибешься, и считывание показаний практически не требует времени на осмысление.

Я отослал человека к симмерам, там есть ряд идей, пусть молодые умы работают.

14.05.

Молодежь в интернете ищет со мной встречи, а я всячески отбрыкиваюсь, отбрехиваюсь. Не надо мне ни популярности, ни славы, ни этих автографов, интервью, болтовни ни о чем, правильных слов… Так хорошо сидеть в своем тихом углу и думать о вечном… И писать что-то не хочется.

Не затянула бы меня интеллектуальная лень. Ведь литературный труд для меня – стимул к долголетию.

15.05.

Читаю Карамзина. Что интересно: история любой страны – это история ее войн. А мы уже 65-й год живем без войны. Нормально это или нет, судить не мне. Но определенно, поколение наших детей и внуков изнежено цивилизацией. Вообще, поколение людей на Земле изнежено, особенно европейцы и американцы, Австралия тож.

А без войн нет подпитки гражданственности и патриотизму. Афганистан не в счет: мы о нем не знали почти ничего, кроме «интернационального долга». Чечня же – вообще гражданская война, следствие перестройки, которая и так потрясла народ и ввергла его в пучину разочарования.

Может, мои мемуары дадут частичное представление молодежи о той перестроечной жизни? Вряд ли. Молодежь многого знать не хочет, информацию о прошлом напрочь отвергает, как мое поколение напрочь отвергало какой-то «серебряный век» и делило жизнь страны на «до революции» и «наше время». Мол, до революции все было страшное, описанное

в романе «Мать», а в наше время торжество гуманизма и демократии, и страна трогательно заботится.

Теперь-то, издалека, видно, о чем заботилась страна и что из завоеваний социализма мы напрасно отвергли.

Но не должно быть ностальгии по прошлым временам, поэтому писать надо нейтрально, окрашивая эмоциями только романтическую сторону героической профессии. Надо бы писать. Если еще ляжет душа. Но пока не лежит.

Никак не решусь написать в издательства, как идет рассмотрение моей повести. Почему-то молчит и Кравцова. Видать, что-то не так, чего-то явно не хватает.

Чего, чего. Литературного мастерства не хватает. Возраст, однако, склероз. А за душу таки берет. Вот она и не знает, что мне сказать.

18.05.

Смотрели днем передачу «Авиаторы» о сравнении работы летчиков у нас и за рубежом. И такая взяла меня тоска. Как-то руки опустились. Пропала советская авиация, пропала, – и мне довелось быть свидетелем ее постепенной гибели. Неохота писать о прошлых полетах: молодежь примет это как плохую сказку или полуложь. Все очень быстро меняется, и я в дурацком положении.

Думаю, в течение пяти лет будет принята поправка в ВК РФ, разрешающая легионерам летать у нас. И через десяток лет все встанет на свои места. Может, и доживу. Но миф о великой авиационной державе рассеется. Туда и дорога. И не станет русских летчиков, кроме военных… да и тех не густо. Где ж тех денег набраться на учебу.

Возвращение Ан-2 смешно. Это все равно что возвращение «Москвича». Вон Путин купил себе для рекламы «Ниву». Ну, «Нива» еще занимает свое место, ниша для нее востребована. Но это не значит, что наш автопром сможет создать что-то современное. Потихоньку, ползуче, заполняются автозаводы импортной продукцией, страна начинает выпускать иномарки, собирая продукт, созданный не у нас. Так же будет и с авиацией, и то, легкой. Если еще наши авиазаводы потянут по уровню технологии.

19. 05.

Для развлечения прочитал присланный мне рассказ молодого человека, мечтающего поступить в Сасово и летать потом на отечественных лайнерах. В рассказе он выступает вроде как молодой пилот Ту-154, но по стилю сразу видно симмера. И такие замшелые взгляды… Узнаю себя два года назад. Вот, Вася,

твои воспитанники. Английского не знает, к иномаркам относится с невежественным пренебрежением и предубеждением, верит в жизнеспособность отечественной авиации, приводит в пример Кавминводскую авиакомпанию, эксплуатирующую отечественную технику…

Так Минводы же – унитарное государственное предприятие. И что-то оно не блещет.

Написал ему эмоциональный и пространный ответ.

20.05.

От этого Ильи пришло еще письмо. Оказывается, он английский-то знает: отец у него диспетчер на РЦ, научил. Но душа у парня к иномаркам не лежит. Ну, это его дело.

А у меня какой-то резкий перелом. Я внутренне осознал, что мои взгляды были отсталыми, и теперь взялся нагонять. Путь нашей, советской авиации – тупик, поэтому, хотим мы этого или нет, авиация будет развиваться западным путем, но вяло, потому что Россия пока еще отпугивает инвесторов, и связываться с нею мало кто рискнет, разве что китаец.

О пресловутой статье 56 ВК РФ идут споры среди околоавиационной молодежи. Бушует молодежный патриотизм. А объективно – деваться некуда. За пять лет спишут абсолютное большинство совковых летчиков, добивающих совковую технику, а новых не густо.

Я вспоминаю контингент летчиков СиАТа. КВС Ан-24 – старики, под 50, сейчас им за 50, через пять лет им будет под 60, никаких перспектив, командировки, да и старье матчасть. И потихоньку крякнется и Катэкавиа, и Красавиа, и десятки им подобных. Притока молодежи почти нет, да и смотрит молодежь не на Ан-24, а на иномарки. Те ребята, что переучились на Ан-24 за счет авиакомпании, вылетают контракт, а потом выучат инглиш и разбегутся – и где взять смену? Из Сасова? Или звать подготовленного китайца?

На форуме пилот Боинга пишет, что представители его компании поедут на днях в Ульяновск, набирать кандидатов из выпускников. А выпускники те летали только на Як-18, это сынки пилотов, пальцы гнут, многие вообще запихнуты папами в училище, абы куда пристроить, – ну вылитые Димки Кузнецовы. Дай-то бог, конечно, пусть их как-то там, в авиакомпании научат летать.

Как-то там летают Костя с Димой? Ну, Денис за ними строго наблюдает. Но душа побаливает.

Июнь

1.06.

На форуме опубликовали полный отчет о Пермской катастрофе. Ну, подтвердилось все то, о чем я сразу говорил, только еще хуже: полнейший непрофессионализм. Периодами по 25 секунд самолетом вообще никто не управлял. Капитан таки был с похмелюги. Запись внутрикабинных переговоров не публикуется по причине того, что там литературные слова встречаются только изредка, для связки сплошного мата. Оба пилота по очереди потеряли пространственное положение, да еще диспетчер им заморочил голову. Экипаж чуть не до последних минут не знал посадочного курса, а уточнить не удосужился. Самолет тоже подкинул им задачку: вилка РУД, отчего приходилось бороться с возникающим левым креном. В конце концов, КВС, в состоянии предельного стресса, потеряв всякое понятие о крене, резко крутанул бочку на малой высоте.

Вот беда-то: посадочный курс сменили!

Короче, сакраментальная фраза: экипаж не виноват, что его не научили летать, и в автомате, и вручную. И мужикам ведь по сорок и более лет.

Пока сижу скачиваю катастрофу Боинга в Бишкеке: там тоже накосячили. Старик КВС, 18000 часов налета; после взлета сработала сигнализация, что не растет давление в кабине. Ну и что? Развернись, заходи и садись. Нет, он решил – ночью – быстренько зайти визуально, с обратным стартом. Понос его прохватил, что ли, – так торопился. И, естественно, проскочил ВПП; ну, попросил виражик, «левую орбиту», на вираже потерял контроль над уменьшением высоты и зацепил за землю в чистом поле. Сами-то остались живы, а пожар погубил половину пассажиров.

Самоуверенность, дед страх потерял. Я сам из-за этого, в частности, вовремя ушел на землю.

9.06.

Перечитываю Амундсена и Пири. Перед этим читал дифирамб Седову… да уж. Романтика и прагматизм. Порыв и расчет.

Когда Седов понял, что он, в общем, дилетант на Севере, было уже поздно. С бронхитом идти тысячу верст к полюсу… самоубийство. И погиб.

Шеклтон ведь вернулся, всего 180 км не дойдя до Южного

полюса. Какое решение!

О бедном Скотте и вообще молчу.

А Амундсен описывает свой поход ну почти как хорошо организованную веселую прогулку, правда, с постоянными трудами, но практически без проблем. Ему всего хватило, даже осталось. Полкниги он посвятил скрупулезному описанию снаряжения.

Вот – опыт, накопленный постоянными целеустремленными попытками в одном направлении.

Я провожу параллель со своим опытом, тоже накопленным десятилетиями. Куда меня только черти не заносили, однако я спокойно выходил из ситуаций. Знал, куда лезу, знал, как действовать, как выходить. И ведь обошлось очень малой кровью, всегда справлялись мы уверенно, с минимальным риском и, в общем, без нервов, без этого надрывного мата, наоборот, с похвалой и благодарностью экипажу. А ведь люди мы все очень разные.

И кому нужен теперь этот опыт? Тем французам, что лежат на дне Атлантики? Или тем русским, что упали в Перми? У них опыт был какой-то свой, и заплатили они за него дорого.

16.06.

Набросал примерный план статьи из 10 пунктов, в каждом еще 10 подпунктов; итого, сотню вопросов надо осветить. Идея статьи: падает профессионализм пилотов, будут катастрофы, государство не видит всей глубины проблемы и теряет время, а процесс, пожалуй, уже необратим. Есть путь возрождения, он может показаться архаичным, но другого ничего нет. Эволюционным путем мы ничего не добьемся, а нас добьют, и скоро. И кончится великая авиационная держава. Уже кончилась.

17.06.

По первому каналу идет усиленная реклама Суперджета, в основном, с уклоном в коммерческую сторону: мол, мы создали товар, который столь хорош, что уже заказов на миллиард, и не только внутри страны, а, главное, из-за рубежа.

Вот-вот. У этого лайнера, на 95% состоящего из импортных комплектующих, двигатели висят в полуметре над бетоном. Наши ВПП я знаю очень хорошо. Поэтому, если и будет он летать где, то, скорее всего, из Москвы за рубеж. А внутри страны, из Кемерова в Пермь или из Иркутска в Комсомольск, не говоря уже о Норильске, – извините. И где у него будет техобслуживание, неизвестно, но, скорее всего, где-нибудь в Италии.

А щек надуто – прям возрождение авиапрома. И

предполагается, что пацаны непосредственно из училища валом попрут за штурвал этого супер-пупера.

Зарубежье, может, и позарится на дешевизну. Но мы-то хорошо знаем качество отечественного дерьма, что бы мы ни производили. А что оно из импортных комплектующих – так это еще не значит, что в наших условиях железо будет безотказно работать.

И вообще: ну не может такого быть, чтобы наша рушащаяся страна смогла после 80-летнего отставания произвести что-то конкурентоспособное на мировом рынке. Правда, нашу «Ниву» покупают – вон даже Путин себе купил для понту. И берут ее исключительно за дешевизну. А потом мучаются с ней день и ночь… а то я под нею не убивался 5 лет.

Интересно, какие на Супере авиагоризонты. Наверно же, прямой схемы, как традиционно принято во всем цивилизованном мире.

Что делать: уже и разобравшись, что наша обратная схема авиагоризонта лучше, что она более жизненна, мы все-таки волею обстоятельств сунули руку в импортную машину и теперь вынуждены бежать, спотыкаясь, чтобы руку не оторвало. А значит, курсантов с младых ногтей надо приучать к иноземной схеме, потому что летать им придется на импортной технике, пусть она даже и будет носить марку нашего МАПа. И на возрождаемый Ан-2 тоже придется ставить этот проклятый горизонт, изобретенный еще в 1929 году американским врачом. Курсанту-то все равно, с какого нуля начинать.

Это как умываются англичане: даже понимая, что негигиенично черпать воду ладонями из того же тазика, куда она стекает с лица, и снова мыть ею то же лицо, – они так умываются по традиции. Хотя давно изобретен кран.

Так то – англичане. Они плевать хотели. А нас насильно суют мордой в лохань с помоями. Вернее, как тот садист, что зажал жертве гениталии в тиски, вороток выбросил, дал в руки ножовку и поджег сарай: жить захочешь – сам себе яйца отпилишь.

А через одно поколение пилотов все устаканится, и не будет этой проблемы, потому что не будет обратной схемы, останется один прямой тип авиагоризонта.

Написал статью, 6 страниц. Не нравится: не очень убедительно. Работаю над ней. Сам не пойму: если статья о необходимости восстановления Ан-2, то собственно о нем – скороговоркой, а насчет состояния дел – налил воды. Проблем перед авиацией много, я же упомянул несколько, но без

конкретных предложений, в частности, насчет языка.

А если о поддержании профессионализма, то одного Ан-2 мало.

Нет, таки еще раз перечитал статью, исправил пару ошибок. Вроде ничего так. Завтра свежим взглядом еще раз просмотрю, может, чего добавлю.

22.06.

Тиллес прислал письмо с просьбой подключаться, а также несколько документов по теме. Готовится постановление правительства о развитии полярной авиации, на базе восстановленных Ан-2 и Ми-8; летно-технический состав возьмут, в основном, из ВВС. Короче, как ни странно, дело идет к тому, что таки подымут на крыло Ан-2. Моя статья уже вроде как и запоздала; ну, все равно отправил ее Тиллесу.

Олег по моей просьбе выложил на Проту мою статью о двух философиях полета. Пошло обсуждение. Никто из симмеров меня, в общем, не понимает, удивляются, зачем я это написал. Ну… не пилоты они.

Жду, через пару дней появится ссылка на авиа ру. Вот тогда на мне отоспятся.

Тем временем, статью опубликовали в этой газете «Воздушный транспорт», цветная такая газета; просят мой адрес, чтоб выслать. А я им отправлю и вторую статью. Буду будоражить общественное мнение.

23.06.

На Проту-154 Денис Окань уже вежливо отправил меня в «совершенно заблудившуюся вселенную», с обязательным вежливым «при всем уважении…» Вот – отношение реального современного пилота к бредням пилота-старика.

Что ж, он врубился в прекрасную суть западной философии полета, а я нет. Пусть же мои заблуждения станут иллюстрацией нынешнего уровня понимания вопроса совковыми летчиками. Я выполнил свой долг.

На авиа ру о статье пока тишина.

Ладно, процесс уже не остановить, и мне вмешиваться нет смысла. Я высказал свою точку зрения, наблюдаю реакцию продвинутой молодежи и вижу, что, и правда, дремуче отстал.

Вот так я семь лет назад относился к компьютерам – так ним

до сих пор относится большинство стариков. А жизнь мчится вперед. И я внутри чувствую себя ущербным.

Если опубликуют мою статью о возрождении Ан-2, ко мне прочно прилипнет ярлык дремучего ретрограда.

Но я иного пути сохранения летного состава не вижу.

Денис, Костя, Дима и другие счастливчики, может, предпоследние из могикан пилоты, еще отечественного помола. А через десять лет само собою будет разуметься, что сырьевому придатку Европы приличествует одно: добывать нефть и газ и не разевать рот на столь высокие материи как отечественные летчики и самолеты. И все споры канут.

Езжай, Вася, в свою деревню и пиши мемуары, без всяких выводов, просто картинки.

Июль

4.07.

Позавтракал, сел править три главы мемуаров про Ан-2, они отлежались, я перечитал; вижу, что хорошо получились две, а третью я выправил и, может, дополню. Пафоса особого там нет, но тон высокий. У меня всегда тон высокий, чтоб человек думал и думал.

Я пишу мемуары, в частности, и для того, чтобы, познавая факты, любуясь красотами, читатель попутно получал и нравственный импульс. Вот чем банальные мемуары грешат – равнодушным перечислением фактов или, наоборот, накачкой идеологии. Идеологию читатель интуитивно отвергает, а факты утилитарно использует. Хочу, чтобы мои мемуары задели за душу и чтобы, как и о других моих книгах, можно было сказать: лучше Ершова так о своей летной молодости никто не написал.

12.07.

Письмо от Баранкина: он год болтался в Аэрофлоте на земле, зато переучили на А320, уже ввелся в строй вторым пилотом. Хочет тренироваться на нормальном самолете, вроде Ан-2, ищет, где бы устроиться подработать. Завидует Максу, что тот летает на Ан-24 по северам… а я, мол, – по Венециям...

Я знаю, его сейчас так запрягут, что будет не до тренировок, но все же написал, что он будет зарабатывать достаточно, чтобы позволить себе за деньги подлетывать в охотку в аэроклубе.

Конечно, приятно, что ко мне иногда обращаются молодые пилоты.

Сел править главу про Ил-18, кое-что добавил. Четыре главы; подходит уже к авторскому листу. Спешить некуда, мучений с сюжетом или композицией нет, пишу что на ум придет. Да вот особо не приходит.

14.07.

Я вот осмысливаю причины, заставившие меня взяться за перо. Это была боль, что дальше в стране так жить нельзя, и, конкретно, – в моей авиации. Я надеялся, что могу хоть как-то, хоть что-то в ней изменить. Я верил, что смогу вдохновить стариков на передачу опыта, а молодежь – на использование этого опыта как ступенек дальше, вверх. Я хотел зажечь факел и

осветить путь.

То есть: была вера, что моим скромным трудом я продвину какую-то часть жизни дальше.

А оказалось, что жизнь уже давно ушла далеко вперед, оставив меня в болотистой тухлой заводи, с тлеющим гнилушечнным светильником, и я сам наполовину сгнил в своих замшелых понятиях о жизни, а все пытаюсь увлечь молодежь в свой лягушачий рай.

Ну, я понял. Я пережил. Вернее, переживаю, забившись от людей в этот таежный уголок. Это не так легко – пережить, показав перед этим людям «прелести», которые для них на самом деле есть либо западня, либо осетрина второго сорта.

Настал век прагматиков, причем, самого циничного пошиба, прагматиков с рождения, прагматиков пролетарских кровей, не имеющих духовных наработок в четвертом поколении, да вообще не имеющих ничего, кроме желаний. «Хачююю!»

Желания «привуалируют». Хачююю удовольствий, комфорта, азарта, адреналина, наркотика. Но раз все это – за деньги, то хачююю найти местечко, где делают бабло. Любым путем. И так далее, по проторенной дорожке. И если это самолет, то, что ж, можно полетать и на самолете. Вложить старание, бабки, терпение, вызубрить, оттренироваться – и тогда тебе воздастся очень высокой зарплатой. Ну, и этта… как ее… романтика. А перестанут платить – кончится романтика, можно и даже нужно будет бросить полеты и пойти торговать или посредничать, кинуться туда, где зазвенит денежная струя.

Да… романтика без денег – пустой звук для современной молодежи. Востребована цивилизованная романтика, дозированная, комфортная, экологически чистая, политкорректная, расчетливая, оплачиваемая.

На форуме подняли несколько новых тем. Я влез по теме «Базовые летные навыки» (ее поднял Гарнаев) и выложил в качестве аргумента новую главку «Хитрый еврей». Поднялась дискуссия.

В результате дискуссии мне было растолковано несколько истин, из которых я твердо уяснил одну: все авиационные проблемы нашим правителям известны, но оживлять отечественную авиацию не в их интересах.

Что ж: выходит, напрасны мои труды, вернее, поползновения. И Гарнаев очень меня понимает и мучается тем же.

Просто надо свернуться в клубочек и успокоиться. Пусть оно там, внутри, как-нибудь само издохнет.

Но охоту к творчеству нынешнее статус кво отбивает начисто. Я, конечно, в депрессию не впадаю, но стал суше в письмах, сдержаннее и замкнутее. Кому все это надо. Умерла так умерла.

Вторая ветка «Капитан, уважай правака!» возмутила старых пилотов, в том числе и меня. Сопляк-правак жалуется на старого козла-капитана, который, в совковом маразме своем, гнобит его, учит летать по-старому, – его, современного, способного, талантливого, продвинутого и лучше знающего английский, – и что делать? Как жить?

Вот оно: пришло новое, демократическое поколение. И пошел разговор о правах вторых пилотов, о том, какие они теперь, мля, неординарные, об отрицании авторитетов, о методах передачи опыта, об обязанностях при этом КВС и пилота-инструктора и пр.

Я не выдержал и разразился гневной тирадой. Какие еще права. Ты привыкни сначала к своим обязанностям, выучи их назубок, прислушивайся к тому доброму и вечному, чему тебя может научить старик. Английский свой можешь пока засунуть себе в… правда, про английский я умолчал. А капитан должен относиться ко второму пилоту как к сыну родному. Старик душой болеет за Дело и смену, а молодому что: молодой – за то, как бы деда с левой табуретки поскорее сковырнуть.

Они все пытаются сводить к таким отношениям, как в офисе.

Бляха-муха, пусть знают мнение Ершова. Я еще упрекнул их во все возрастающей бесчеловечности. Эти расчетливые мальчики хотят летать все по формуле и с выгодой. И чтоб не страдать.

Идет борьба нового со старым… и новое все равно победит. Меня ведь победит – и я умру. Все старое умирает.

Но и не впадать же мне в депрессию из-за того, что рушится старая авиация. Да и пусть рушится, я уже не помогу. Парусники ушли. Надо переключиться на другие ценности жизни.

Не сам ли я когда-то говаривал, что работа не должна поглощать человека целиком. К счастью для себя, я человек не столь цельный, чтобы наживать себе инфаркт из-за синдрома перестройки авиации. Перестроятся без меня.

Но написанные книги очень поддерживают меня морально: это след мой на земле. Может, я для этого и был создан на свет. Надо удовлетвориться этим. Польза от них, может, даже и не в небесных картинках, а в том, как они показывают отношение человека к труду.

Вчера читал в интернете живой журнал Летчика Лехи. Вот

же талантливый человек Кочемасов! Пожалуй, явление уникальное: он описывает свои полеты, иллюстрируя описания прекрасными фотографиями. Такого я нигде больше не встречал. И отклики огромной аудитории он получает тут же, еще шкварчащими. А пишет как! Ну, молодец!

Вот новое поколение, вот, Вася, подпирает смена, – и заткнись. Тебе такого не дано. Завидуй по-хорошему и помалкивай. Ты свое сказал – теперь пусть свое скажут молодые таланты.

Октябрь

1.10.

Я сознательно замыкаюсь в общении, и результат налицо: почты очень мало, ну, по Контактам еще задают вопросы, а так тишина. Что и требовалось. Общественная жизнь, касаемо нынешних авиационных проблем, меня только раздражала бы.

Мне нет смысла распространять свои устаревшие взгляды. Я все уже сказал, и не открещиваюсь. Таковы были мои убеждения в то время. Сейчас времена другие, понятия изменились, и кому какое дело, как это все ворочается в душе старого пса. Теперь любое мое слово будет, скорее всего, только вредить авторитету. Воздержусь от оценок, кроме

одной: наша старая авиация рушится, и понимайте это как хотите.

Всем моим корреспондентам, задающим вопросы о дальнейших творческих планах, отвечаю, что планов нет, разве что мемуары, и то не скоро.

Может быть, имеет смысл хорошо поработать над дневниками, вышелушить из них только летное и опубликовать. Это был бы сюрприз! Сообщество любителей авиации ведь знает об их существовании – да я сам об этом написал в «Раздумьях».

Я подумаю над этим.

Взял старый дневник и зачитался. Да, в этом есть резон: мои дневниковые записи – свидетельство эпохи. Так мыслил простой человек накануне и в период перестройки. И притом, пилот. Думается, читателю будет интересно.

С деградацией моска надо бороться – и вот он, позыв!

Вася, увлекись. Вася, только на увлечении выехали все твои книги. И подходит зима – время творчества. В прошлом октябре, считай, в это же время, ты уже начал работу над «Страхом полета».

Господи, еще и года не прошло, а я с этой повестью как полжизни прожил.

Мои тетрадки уже озаглавлены, так что их потребуется только обработать, выкинув лишнее. Вот в нем, в лишнем, весь вопрос: что выбросить, а что таки оставить. И если публиковать все 30 тетрадей, 30 глав, то даже в сокращенном виде обещается агромаднейшая книга.

В любом случае, надо садиться и набирать текст. Это займет

всю зиму, а то и весну. Зато уж заделье будет – даже на даче: вечерами набирать и набирать по сути готовый текст.

А уж потом обрабатывать, чтобы поменьше занудства.

Озаглавить будущую книгу просто: «Летные дневники». И никаких мемуаров не надо.

Путь наименьшего сопротивления…

Но ведь я писал их 18 лет, это же труд!

2.10.

Погнал я свой дневник. И сразу в голову приходят новые мысли, как бы добавления, уже от зрелого, умудренного старца. Но я от их публикации воздерживаюсь и дневник сохраняю в первозданном виде.

6.10.

Тут некоторые мысли в черепке головы вьются.

Моя авиация, от Як-18 до Ту-154, кончилась. Я ей честно служил до конца. Последние усилия были уже напрасны и смешны: все эти статьи и интервью…

Не мне писать статьи и давать интервью – это удел тех, кто пошел в новую, не нашу авиацию. А моя – умерла так умерла. Надо идти на покой.

Но нет! Не стареют душой ветераны! Чертовски хочется работать! Воспитаем молодежь в духе!

Так, что ли?

Да эта молодежь – спасибо если подальше не пошлет.

Мне повезло, может, как раз в том, что нынешние перемены в авиации, в отличие от обычного неспешного хода жизни, наступили скачком. Надо это понять, принять, перекреститься и откреститься. Я и так много для авиации сделал, совесть кристально чиста. И не мучиться десятилетиями в пустых ожиданиях.

А теперь – в растительную, созерцательную жизнь.

Плавно отодвинуть все эти общественные связи, почту, форум, контакты. О журналюгах вообще забыть. Авиация и я теперь разные вещи.

Главное, ловлю себя на крамольнейшей мысли. Узнавать что-либо новое об авиации мне неинтересно. Ну что там нового.

Я не провожаю взглядом летящие самолеты, а если и провожаю, то ничего не дрогнет. Это все ушло. Оказывается, авиация для меня в последние годы не была страстью. Был интерес – до тех пор, пока мог как-то участвовать в передаче

опыта. То есть: полеты, Небо, романтика – заключались для меня в профессионализме и обучении молодых. Как только возможность этого ушла – ушел и интерес.

Даже книги. Я все свое, старое, выстраданное, в них сказал. Сейчас это уже смешно. И мне теперь неинтересно донести до молодого читателя новую мысль. И новых мыслей нет, и молодому читателю это до фени.

Пусть новые пилоты там как-то сами. Костя, Дима, Денис, Игорь, Олег, Макс, – пусть ищут свои, непонятные для меня пути. Дай им бог успеха.

Перечитываю дневники с техническим интересом, без ностальгии; скорее, ищу, что выкинуть, чтобы не показаться непонятным, занудным, смешным. То, что их стоит опубликовать, не вызывает у меня сомнения. Но и связывать с этой публикацией какие-то надежды… наивно.

9.10.

С шести сел за компьютер и к пол-одиннадцатому закончил тетрадь. С учетом сокращений, получилось 3 авторских листа.

Если так быстро пойдет с набором текста, то к ноябрю, глядишь, получится материал на целую книгу. Полагаю, тетрадки три. Останется еще семнадцать. Правда, дальше там много галиматьи, процентов пятьдесят выкину, но и то: еще на пару книг хватит, объема Ездового пса. Так вот, тремя частями, можно опубликовать.

Еще не определился: а интересно ли будет читателю?

С другой стороны: весь интернет забит такими литературными помоями… и каждый мнит себя гением. А я уже очень широко известен в узких авиационных кругах. Так что надо постараться заинтересовать эти круги; большего мне и не надо. Ну, про идею и сверхзадачу пока промолчу. Надо сначала набрать материал в цифровом формате.

12.10.

Путин тут собирал писателей, говорил с ними о судьбах литературы. Престарелый, отставший от жизни Валентин Распутин был на этом междусобойчике свадебным генералом: что-то лепетал о помощи толстым журналам… Путин вежливо напомнил ему, что времена изменились, литература уже давно не

та, читают книги, в основном, москвичи и ленинградцы, это 80% аудитории, в провинции (он так и сказал «в провинции») читают мало, а 40 миллионов человек в том году в нашей стране вообще книгу не открывали.

Насчет помощи толстым журналам он пообещал подумать. Но прямо сказал: разговор может идти только о дотациях государства, а за бортом кризис. А между строк сквозило: на хрен нужны ваши толстые журналы. Пиплу нужно вагонное чтиво в метро. Вышел из метро – выкинул в урну и забыл. Поэтому не надейтесь. Не воскреснуть уже.

Мне стало грустно. Я и так подозревал, что читают меня, в основном, в столицах, т.е. моя аудитория несколько отдалена от реалий жизни за кольцевой дорогой, и мои проблемы для них – скорее экзотика. Провинция их мало интересует.

20 миллионов жителей из 140 – конечно, еще не вся Россия; но остальным 120, тем, что прозябают в замкадье, не светит в этой жизни ничего, кроме своей картошки раком, поэтому поднимаемые мною проблемы российской авиации для них – как проблемы авиации Марса.

13.10.

Привести дневники в удобочитаемый вид, выбросить их в интернет – и забыть о литературной деятельности, отзывах, пересудах, почте, одноклассниках и прочих контактах. Считаю, что это – все, что я смог сделать для авиации. Предложения о встречах с молодежью решительно отвергаю. Это ничего не даст обеим сторонам.

Жизнь слишком быстро изменилась. Если дым пожарищ минувшей войны интенсивно эксплуатировали тридцать, даже сорок лет, если обросшие мхом и памятными юбилейными медалями воители десятилетиями впаривали молодежи уже самим набившие оскомину идеологические штампы, – нынче такой номер вызовет только отторжение. Я должен уйти в небытие, исчезнуть из виртуальной жизни и не появляться в обществе.

18.10.

Журнал «Итоги» снова просит меня ответить на вопросы: по поводу планируемого привлечения на работу в Россию иностранных пилотов. Дал я им ответы на вопросы: сделал упор на то, что это было ожидаемо, и ничего особенного в этом нет. Думалось, китайцы на «Боингах» будут летать у нас где-то года с

2015-го, а оборачивается, что уже с 2110-го. Жизнь обгоняет самые немыслимые прогнозы.

Ну нет у нас подготовленных надежных пилотов на иномарки.

25.10.

Я тут нарыл бесхитростные рассказы Леонида Хайко, бывшего комэски Ту-154 в Шереметьево. Там выложены и его статьи, нечто вроде методичек, но поверхностные, ознакомительные. А вот рассказ о вынужденной посадке горящего самолета на поле в Чехии, – случай, давно и широко известный, – взволновал меня яркостью впечатлений очевидца, выжившего в этой аварии.

Вчитываясь в эти воспоминания старого пилота, прихожу к мысли, что они как бы предвосхитили моего «Ездового пса». Человек пытался рассказать непосвященным о летной работе. За это он достоин всяческого уважения.

Конечно, он старше меня на пять лет, прошел через «миллион двести», и менталитет у него более совковый, чем у меня. Но, судя по описанию обстановки у него в эскадрилье, человек он думающий, доброжелательный, жрец Дела.

Единственно: он как начал с пилота-инструктора в училище, так потом и всю жизнь на командных должностях. И это ставит его в один ряд с авторами мемуаров о работе в ГВФ, которые все как один – командный состав.

Ну, а мне вот выпало писать от имени ездовых псов. И инструктором я стал по зову сердца – но, однако, после семнадцати лет рядовой работы. Да так и летал рядовым до конца, используя инструкторский опыт в рядовой работе, редко – на вводе в строй КВС-стажеров.

Ну, почитаю еще его воспоминания о летной молодости.

28.10.

Из трех тетрадок набралось 310 000 знаков. Сегодня закончил, перечитал, чуть подправил и отослал Мошкову. Потом выложил новое произведение и на Прозе ру. И вот только что закончил здесь редактирование. Уже несколько читателей вцепились.

В общем, получилась такая типа повесть: интеллигентный пилот рефлексирует о смысле своего летного бытия, мечтает написать книгу, спорит с ретроградом-начальником, тяжело переживает катастрофу экипажа из своей эскадрильи, задумывается о профессионализме, попадает в глупое положение,

допустив профессиональную ошибку, но все равно устремлен вперед… и продолжение следует.

Особый шарм в том, что это все было на самом деле, записано по горячим следам и очень подробно.

Ну, ладно. Рывок сделан. В принципе, выложена на суд публики новая книга, как и положено, к концу года. В том году это был «Страх полета», в предыдущем «Аэрофобия», перед нею – «Откровения», и т.д. Я не буду рекламировать, читатели сами найдут и дадут ссылку для всеобщего чтения.

По идее, чтобы сохранить к себе интерес как к серьезному писателю, я должен сделать перерыв на год. Но выложенные три тетрадки не завершены. Надо хотя бы еще три. А там я обсасываю посадку в Сочи. Там как раз меня судьба наказывает за самоуверенность в споре с комэской по закрылкам. Но там же, в конце концов, Кирьяна и снимают с должности. Надо печатать дневник до того места, когда приходит изменение в РЛЭ, подтверждающее, что в споре был прав я и что я – смелый первопроходец… ага, на плечах Солодуна.

Вот тогда это уже потянет на произведение – с коллизиями, кульминацией и развязкой.

29.10.

Вчера прислал письмо читатель – бывший енисеец. Отец его в АТБ работал. Ну, ностальгия пополам с благодарностью. Прислал снимки сгоревшего здания АДП, да улицу нашу, да фотографии стариков… Я еле узнал знакомые лица. Грустно.

Ладно, чего уж там грустить. Я вот отправил первую часть дневников в интернет, и вроде как совесть моя чиста. Не надо больше торопиться, не надо часами сидеть за компьютером. Свобода.

Позвонил с дачи Наде, узнал новости: звонил Костя, хочет посоветоваться со мной по поводу того, что ему предлагают стать инструктором. Да пожалуйста! Они ребята молодые, им виднее. Там Денис старается, видать. А я что. Я уже не копенгаген.

На авиа ру, по словам Нади, уже поносят мои выложенные дневники. Мол, зачем это надо… опять деда понесло…

Кому не нравится, пусть не читает.

Ноябрь

2.11.

В интернете вялая реакция на мои дневники: буквально только сообщения первых читателей и скупые отклики, типа, ну, почитаем, – на авиа ру, авиафоруме и проту-154. И тишина. Да ничего нового и заслуживающего внимания там и нет. Надо сворачиваться.

Звонил Костя, час поговорили. Он сам-то не очень желает идти в инструктора, но я его подталкиваю: нечего засиживаться на месте, надо брать все, что хоть как-то повышает квалификацию. А инструкторский допуск – это очень весомо. Ему же не должность предлагают, а только штамп в пилотское свидетельство. Ну, на днях пойдет на курсы.

Садился он тут недавно с лопнувшим на взлете колесом, сел на реборду, тащило на пробеге вбок, но справился. Молодец. Надеюсь, будет хороший пилот и капитан.

Жаловался, что в длительных полетах (а они летают с разворотом Москва – Чита и т.п.) смертельно хочется спать, а никуда ж не денешься, в двучленном-то экипаже. Приходится все-таки одному члену минут десять подремывать, но при этом зовут в кабину бригадира проводников, чтобы следить, держится ли остальной член.

Ну, вы об этом мечтали, ребята. Теперь летайте, захлебывайтесь своим налетом.

Знакомые фразы в дневниках заставляют снова и снова возвращаться и рыться в моих книгах, чтобы не повторяться. И вот читаю себя, позднего, уже изданного, все придираюсь к мелочам, все ищу изъяны, но только все больше убеждаюсь, что лучше мне уже не написать. Ушло.

Тем скромнее и тише надо быть, а лучше совсем раствориться. Никаких публичных выступлений. Всем вежливо отказывать, ссылаясь на нездоровье.

Все мои призывы к молодым искать себе место для самореализации в авиации теперь выглядят наивными. А те, кто со своим высшим образованием бросился учиться на пилота в Сасово и Бугры, вообще зайдут в тупик. Не на чем и негде им будет летать. Проклянут ведь меня. Скажут примерно так: дед, конечно, не виноват, в наивняке своем, а я, дурак, купился на словоблудие старого маразматика, будь он проклят с соблазнами

своими…

Сообщество авиаторов и иже с ними разделилось, как, впрочем, и все наше общество, – на продвинутых и ретроградов. Одни глядят в будущее, увлеченные пафосом президентских речей и надувания щек. Они уже прям видят себя в европейском сообществе. Хотя Россия для Европы – как для нас Таджикистан.

Другие ностальгируют по совку, прикрываясь квасным патриотизмом. Вот и я в их числе вроде бы. За державу обидно.

Но уж очень различаются благие намерения, трескучие призывы, амбиции молодых наших руководителей – и реальные возможности страны, повязанной тысячелетними традициями беззакония, местничества, коррупции, поборов, пьянства и душевной лени народа.

Легче всего критиковать; труднее всего – переломить самого себя и самого себя заставить работать, едва только надеясь на будущую отдачу.

О державе, о великом государстве, об империи, о мощи, – надо забыть. Мы живем в развивающемся неизвестно в какую сторону государстве. Есть какие-то судорожные подвижки, но нет хотя бы одной-единственной путной шоссейной дороги через всю страну. И т.д.

Правители за уши тянут нас в интернетовско-политкорректное будущее. А за ноги засасывает болото опричнины, память о блестящих гусарских полках, скачущих по голым деревням, возможность дикой наживы в мутной воде, – и все это сдобрено квасным патриотизмом вчерашнего дня.

Это как в Афгане: американцы хотят насадить там эту самую демократию, а народ не хочет ее, не понимает, зачем она ему, когда есть тысячелетние традиции родового самоуправления.

Вот так и наши старые летчики не понимают, зачем нашей величайшей державе, которая сама столько лет клепала во-от такими заклепками летающие рыдваны, – зачем ей эти компьютерные аэробусы. Зачем этот английский язык. Зачем новое правовое поле. Почему мы должны слушать ИКАО. Почему не учат новые кадры в летных училищах. Почему нам, с нашими традициями великой авиационной державы, требуются иностранные пилоты. И если уж державе нужны пилоты, то почему она не организует обучение английскому. И так далее.

Я плавно съезжаю с зашмыганного столба небесной романтики на грешную землю. Не держат руки. Не за что мне там ухватиться. Разочаровываюсь. Никому это не нужно, кроме разве экзальтированных домохозяек да не набравшихся ума мальчиков, которые поумнеют через пару лет и меня же освищут.

Но надо уж нагнуть себя, дооформить дневники, выложить

их в интернет… и найти себе новое увлечение в жизни. Без увлечения я не могу.

И вот тут встанет стена. Куда ткнуться, когда раздам все долги?

Просто созерцать я не смогу, буду брюзжать и отравлять себя негативом. Нужна следующая цель, чтобы, засыпая, представлять себе новое увлечение в деталях.

5.11.

Встретился с Васей Лисненко, часок хорошо побеседовали, подарил ему книги, пообещал распечатку «Страха полета», на днях завезу.

Он сидит дома, как и я, жрать варит. Жена врач, 62 года, устала, хотелось бы на пенсию, да страшно потерять работу и нищенствовать. Ну всё точно как и у нас. Дети устроены, заняться нечем. Гниет у телевизора, читает газеты, общается с несколькими летчиками-пенсионерами, вот и со мной. Компьютера нет. Перенес легкий инсульт.

Воспоминания, да еще надежды, что пенсию нашу всю отдадут под эгиду государства, чтоб не трястись за эту дурацкую доплату, – вот все, что ему осталось в старости.

Вася, да Серега Пиляев, да вот я, – трое нас осталось, кто летали командирами на Ан-2, Ил-14, Ил-18 и Ту-154. Нет, вру, Серега с Ан-2 сразу пересел на Ил-18. И все по 35 лет пролетали. И все сами ушли на землю, почувствовав начало деградации и не дожидаясь списания по здоровью.

А вечером забежал Олег. За два года он налетал уже больше тысячи часов; в принципе, можно переучиваться на приличную технику. Они с Игорем отправили резюме во Владивостокавиа, и вроде им пообещали где-то к весне на А320. Но и «Сибирь» вроде скоро набирает на переучивание разогнанных тушечников – на Б-737, в «Глобус».

Конечно, ребятам хотелось бы к Денису под крылышко, там ведь уже Костя и Дима; да и «Боинг» им более симпатичен, чем «Эрбас».

А Макс уже ушел из Катэка в Аэрофлот, на импортную технику, именно на «Эрбас». Этот парень себе на уме, он грамотный, далеко пойдет.

Олег вполне оценил то, что ему пришлось всерьез полетать на реальном, железном самолете Ан-24, прочувствовать переходную после Ан-2 двухмоторную машину. Это уже настоящий пилот.

Денис тут дал отзыв на мои дневники. В общем, ему понравилось: в них показано, как думающий пилот переживает катастрофу, как видно его мировоззрение – запуганного расшифровками человека. Не по душе же ему то, что называю фамилии людей, допустивших неблаговидные проступки.

Я над этим этическим моментом все время ломаю голову. Видимо, надо как-то избегать называть людей, совершивших ошибки. А победителей называть можно. Ну, придется учесть, выправлю.

Люди думают, что это – мое новое произведение, сочиненное в виде дневника, ждут, что я им выдам прям шедевр. А я только выкладываю то, что было написано горячей рукой 25 лет назад.

9.11.

Никак не засяду за продолжение дневника. Тяну и тяну. Прочитал две тетрадки: одна, 96 листов, потребует большого терпения и труда; вторая, 48 листов, полегче и поинтереснее: о посадке в Сочи.

Пытаюсь скрыть фамилии, чтобы было и тактично, и не отталкивало. Где заменяю фамилию должностью, где пишу типа «Вася Е.», где просто опускаю, не называя лица. Надо срочно выправить на Прозе ру и дождаться, когда Мошков даст возможность сделать то же и на Либ ру.

17.11.

Вчера в 9 утра Олег привез ко мне Диму. Ну, что скажешь: молодой капитан Боинга, красавец, в фуражке сдубами… И как сели мы скромненько обмывать коньячком – так и до вечера. Были слова благодарности… Дима привез мне в подарок модель Боинга-787, «Дримлайнера», в раскраске «Сибири».

День пролетел как одна минута.

По словам Димы, отношение ко мне среди действующих летчиков уважительное, но взгляды на мои опусы – разные. Ну, так и должно быть. Ребята, которые везли его, когда он сказал, что едет в гости к Ершову, были поражены, передавали приветы и пр. Поговорили о Денисе: он у него замкомэски. Хвалит он Дениса, готов век с ним работать. Конечно, Денис педант, фанатик… да они все такие. Но это столпы Авиации.

Весь день сегодня просидел у компьютера, выправил на Прозе «Рассказы» и «Раздумья», начал «Откровения». Совсем другое впечатление, когда есть абзацы и пропуски, а заголовки набраны прописными буквами.

22.11.

На авиа ру кто-то дал ссылку на мои дневники у Мошкова. Вялая ветка.

Я молчу, меня как бы вообще нет. Боже упаси сейчас на ветку вылезти: не отмоешься. Уроки Поправкина я усвоил.

На Прозе резко возросло количество моих читателей.

А тут надыбал я в интернете мемуары истребителя Леонида Механикова, пролистал: понравился язык, грамотность. Ну, он из довоенного поколения, военное детство. Летал на первых реактивных, потом списали по сердцу. Скачал, почитаю.

23.11.

Читаю Механикова – нравится! Какой молодец: пишет совершенно свободно, эмоционально, и с юмором, и без натуги и искусственности. Свежо пишет. Почему я о нем нигде раньше не слыхал?

24.11.

Снег, снег, снег. Засыпало все; в городе дни жестянщика. Думаю, дорогу на дачу пока не чистят; да мне там пока и делать нечего.

Сижу себе, печатаю дневники. Заставляю себя не выкладывать мысли о политике и всяческие «разсуждения». Но и не только же рассказывать чисто о полетах – кое-что и около них, летная жизнь 80-х годов.

Я вот прихожу, да уже пришел, к выводу, что все эти форумы – тусовка болтунов. Это стая, охотно кусающая все то, что отличается от ординара. Поэтому надо от них быть подальше.

Тот форум авиа ру, который помог мне встать на ноги как писателю, давно почил. Редко-редко встретишь знакомый ник. И хоть мне совестно и давит чувство неоплаченного долга, я все-таки дистанцировался. Нельзя дважды войти в одну и ту же реку. Поэтому не выступаю.

25.11.

На форуме все так же вяло спорят о Ершове «сапоги» с «пиджаками», все насчет моих самоуверенности, гордыни и пафоса. Причем, практически все расшаркиваются в уважении к автору.

Я как жил тихо, так и живу, и совсем перестал выступать на публике. «У художника жизнь одинока» – верно поет Боря Моисеев.

Ярким, одиозным личностям на форуме предъявляются вполне обоснованные претензии в регулярном скандальном самопиаре. И то: каждые две-три недели они выскакивают на форум с эпатажными заявлениями, беззастенчиво засыпают ветки ссылками на свой ЖЖ, или там на свою книгу, типа: а вот почитайте-ка мои нетленки.

Я это желание хорошо понимаю. Оно иной раз гложет и меня. Но я человек уже пожилой, это очень сдерживает порывы. Видимо, какая-то старческая мудрость постоянно одергивает: не суетись, не прыгай, а надо ли? Нет. Не надо. И через несколько минут оглядываешься и хвалишь себя, что сдержался. А на форум выбросил – все, возврата нет, слово – как пуля.

Тем самым я и заработал на форуме авторитет.

Жаль только, что год-два тому назад я еще не постиг этой мудрости – и выступал. Если бы можно было, я бы сейчас стер все.

Правда, форумяне нынче в массе своей какие-то недозрелые, болтуны. Им плевать, они сегодня уже и забыли то, что сами говорили вчера. Бандерлоги.

Вася, отдавай себе отчет: болтливый старик – отвратителен. Помни об этом до самой смерти. И трезвый, и пьяный, помалкивай. Больше слушай людей.

26.11.

Люди уже просят продолжения Дневников; надо дать им его. Я перечитываю и правлю, по привычке вылизывая все до блеска. С сожалением прохожу мимо броских, но взрывчатых моментов, все время проверяя, не зацеплю ли больную струнку у придирчивого, политизированного, фанатизированного в какой-либо области читателя. Оглядываюсь то на армейцев, то на меломанов, то на чистоплюев, то на буквоедов. Мудрость возраста должна мне в этом помогать. А азарт подсовывает соблазны.

Какого-то стюдента из питерской академии зацепило мое полупрезрительное отношение к бывшей ОЛАГА. У мальца обида

за альма-матер: будущий пилот пишет на форуме, что, мол, напрасно Ершов так об Академии… «сам не хотел учиться – так бараном и помрет».

Во. Еще оно из яйца не вылупилось, а уже оценки раздает.

На Прозе сразу видно, как читатели набросились на мои новые произведения, буквально через час. Я же еще выложил туда «Таежного пилота», добавив в него три главы из начатых было и заброшенных мемуаров. А главу о Фридмановиче выложил отдельным рассказом «Хитрый еврей».

Декабрь

3.12.

Выложил у Мошкова в самиздате все свои опусы, пусть народ читает. Я успокоюсь только тогда, когда на форуме кто-то заикнется о второй части дневников.

Письма-то мне уже идут, народ хвалит. Опять же: таких дневников об авиации никто не выкладывал, да и вряд ли кто такие дневники вообще вел. Им цены нет, в общем-то. Может, хоть в старости мой двадцатилетний труд окупится… морально, морально. С этого не разбогатеешь. Да мне и пенсии вполне хватит.

4.12.

Порылся в интернете, там есть какие-то дневники фронтового летчика, штурмовика, но написаны они фрагментарно, кратко, сухо, однообразно. И то – их называют «документом эпохи». Ну, мои дневники тоже документ эпохи, и хоть Надя чуть и ворчит, я все-таки продолжаю работу над ними.

С утра обычно я час просматриваю почту и новости на форуме. А сегодня сервер что-то никак не ухватит интернет. Реле там с ячейкой шалят. Что ли сесть да полетать в симе на «Аэропракте». Я тут увлекся этим маленьким самолетиком, вчера вот вечер летал в Альпах. Эх, заиметь бы самому такой ультралайт.

Хотя… ну и куда бы я летал? Только на дачу и с дачи. Скорость у него примерно 160, посадочная 75. Для меня управление таким аппаратом легче, чем автомобилем, для посадки хватит двухсотметровой поляны.

Да что там мечтать. Романтики висения под крыльями у меня практически не осталось. Ну, висю. Транспорт. А головной боли много. Тем более, зная, что такое воздух, я бы к каждому полету готовился на все случаи жизни.

Ушло. Все ушло, осталась только память, и то, на бумаге. Но все же иной раз сажусь за виртуальный штурвал, остался какой-то интерес.

Успел дочитать книгу Механикова, рассмотрел со спутника места, описанные им, да еще и пролетел на «Боинге» над Курилами с Камчатки до Сахалина. И еще в Альпах на маленьком самолетике полетал.

7.12.

Смотрю я, у Мошкова меня читают единицы, а на Прозе за неполный день уже 170 человек. Ну, пусть просто просматривают, знакомятся, но разница в разы, раз в 20.

Мне это важно потому, что я принципиально отказался работать в бумаге. Пусть в интернете меня читает как можно большее количество людей.

8.12.

Вечер провел за компьютером, поразился, как много у меня прочтений за один только день: более трехсот. Но утром оказалось, что это все туфта, и зафиксировано по нарастающей всего человек 20 или 30. Просто каждый читатель открывал мои опусы по несколько раз.

На Либ ру тоже активность: за день количество читателей увеличилось на несколько десятков.

Но, в любом случае, количество читателей в бумажном варианте и в интернете несопоставимо. Так что я правильно сделал ставку на интернет, а книги… книги, по отзывам читателей, расходятся по рукам… и не возвращаются

Ты об этом мечтал, Вася, удовлетворись.

На авиа ру подняли ветку, идет разговор; все желают мне здоровья.

На проту-154 тоже идет разговор.

Думаю, дневники мои внесут ясность в оценку человеческих качеств Ездового пса. А то очень многие упрекали меня в гордыне, самомнении, яканье. Ну, читайте: здесь уже того пафоса и яканья нет, а все больше самобичевание. Надеюсь, немногочисленные злопыхатели и завистники уймутся.

Один читатель прямо называет дневник лучшей моей книгой, «книгой №1», так мне и написал.

Вот так, в гордыне, яканье, хвастовстве и самомнении, ездовой пес Ершов за четыре года стал определенным явлением в авиации. Уже никто не хает, принимают как должное, ссылаются, цитируют, упоминают мельком в разговоре.

«Попал под лошадь!» Гордись, Вася. И не высовывайся никуда. Пиши себе молча. Отдавай, отдавай долги людям.

Интересное наблюдение. Общаясь в интернете, не вижу убежденных людей. Каждый из-за угла выкидывает свое мнение; их миллион, этих самых разных мнений. Человек, воспитанный в свободной всеядности и не имеющих вбитых с детства

нравственных ориентиров, теряется в море мнений. Направить все эти мнения в конструктивное русло невозможно. Люди замыкаются в своих внутренних метаниях. Вырабатывается боязнь открыто выражать глубокие мысли. Вырабатывается привычка поверхностно критиковать всё и вся. Идет деструкция масс.

Потом будет какой-нибудь общественный повод – и подосланный тролль зажжет массу, и у каждого внутри сверкнет: «Вот оно! Вот – авторитет!» И стадо волов пойдет за этим козлом на заклание.

9.12.

Читаю воспоминания старого морского капитана Виктора Федорова, очень хорошо написанные; я почерпнул много интересного и нового для себя.

Кроме того, читаю в сети рассказы анонимного автора из жизни морских летчиков-ракетоносцев. Тоже хорошо пишет, но для меня там ничего нового нет: я примерно так и представлял армейскую жизнь, неважно, летчиков или пехоты. И мнение мое относительно декларируемого превосходства военных летчиков над гражданскими сильно поколебалось. Да вообще нам с ними незачем и нечем мериться.

Мемуары Механикова мне тоже очень понравились.

На Либ ру увеличивается число моих читателей, вот за вчерашний день сотня добавилась.

Продолжаю набирать текст дневников.

Кстати, сравнивая полеты тех времен с современным тесным европейским движением в воздухе, я, кажется, кое в чем, самую малость, начинаю понимать современных пилотов. Полеты их напоминают толкотню в толпе. О какой там мелодии полета, о каких нюансах взаимодействия в экипаже может идти речь в давке. Продрались, выскользнули, увернулись, приспособились к водовороту, – уже пора снижаться, опять толкаться, вертеться. А под локоть толкают, ноги оттаптывают… сбацали полет, грохнулись об полосу, зарулили… спина мокрая.

Мы испытывали от полета наслаждение. Мы могли его осмыслить, мы видели нюансы, мы могли в следующем полете не спеша исправить предыдущую ошибку. Мы подпитывались оргазмом мягкой посадки. Мы готовили себя к наслаждению.

А нынче не полеты, а фаст фуд. Открывай рот пошире и успевай пережевывать, а то и не жуя глотай. Икру эту, черную, ложками-половниками. Оргазмы эти, уже осточертевшие. Виртуальные посадки-автолэнды. Комплекс самых надежных, примитивных, оптимальных операций. Трах-бах.

Тут мне ближе военные летчики. Гораздо ближе. В них еще теплится летная романтика; у современных операторов машинного полета ее напрочь нет, она осталась за проходной.

Хоть меня убейте, хоть кастрируйте, – никогда не станет мне близким такой подход к авиации. А значит, моя Авиация, мои Полеты остались в 20-м веке. А вы теперь как хотите.

18.12.

Наладилась переписка с лондонским издателем. Он вроде как активно берет быка за рога. Ну, пусть пока почитает мои опусы, чтобы внутри загорелось. Я надеюсь, что загорится: все-таки он сын пилота. Потом обсудим, с какого произведения начать.

21.12.

На авиа ру новая ветка: «Старички форума, отзовитесь». Человек ностальгирует по прежнему духу и просит нас (и меня персонально) восстановить его, дух этот, а то кругом один флуд.

Я вылез и сказал, что форум наблюдаю, а вот выступать неохота.

А тут на правой стороне, среди авторских форумов, появилась ветка, где молодые прагматики пинают чуть не ногами понятие «Родина». И такое это, деловое обсуждение: мол, мы родине ничего не должны – мы ей налоги платим. Ну не суки, а?

Я не выдержал и вставил свое слово: там, где появляются такие темы, мне делать нечего. А на ветке про старичков я выложил ряд претензий к современному форуму и его администрации.

На меня с одной стороны посыпались приветы от старичков, которые тоже повылезли на клич, а с другой – полился дождь желчи от прагматической молодежи. Ну, прямо было сказано: старички, приспосабливайтесь к нашим порядкам или уходите.

Я ушел.

Утром заглянул: авторскую ветку про Родину удалили. Ну, хоть какая-то польза от меня. А на ветке про старичков идет ленивый флуд. MAX там выступает, бьется с молодым хамством.

Больше я вряд ли выступлю здесь под своим именем. Общая тенденция форума отталкивает и начисто лишает иллюзий. Пришли цепкие, жизнеспособные прагматики, как бурьян, затопили и задавили все человечное. Такова жизнь.

Вот это – мои тяжелые времена, и надо их достойно пережить, не зацикливаясь.

22.12.

Потихоньку работаю над 3-й частью дневников. Всё пока идёт, идет и не кончается тетрадка «Энтузиазм». Уже три авторских листа из неё набрал, наверно, еще столько же наберется. Фильтрую, как могу.

На авиа ру тот же вялый срач. Общую тенденцию болтовни не преодолеть.

На Прозе количество моих читателей никак не перевалит за 3000. Да я уже читал в литературной критике, что этот литературный ресурс – для графоманов. И читают его графоманы же.

Зато у Мошкова – только за декабрь – уже подходит к полутора тысячам. Но что меня поразило у Мошкова – это мой рейтинг. Из 274 авторов, достойных рейтинга, я на шестом месте. По десятибалльной шкале, у меня 9,2. Из 11 читателей пятеро поставили мне 10 баллов.

А кто же впереди меня? Авторы, пишущие про разрозненную Русь; про воспитание гуманистического отношения к природе; про Веления Космоса.

То есть: история, философия, эзотерика, общественные науки и мемуары, – вот чем интересуется аудитория у Мошкова.

Однако… чего же они уж такого в моих дневниках нашли?

Еще раз залез на страницу рейтингов – уже я укатился на 22-е, что ли, место. Но это не так важно: какое-то новое произведение выскочило вперед. Читатель нашел, что чей-то стишок – шедевр, поставил 10. И таких произведений в списке рейтингов набралось два десятка. Подождем оценок других читателей, и все постепенно устаканится. Во всяком случае, мои произведения явно не плетутся в хвосте.

Лондонский издатель действует. Прислал мне фото вариантов оформления обложки, задает вопросы, короче, затягивает меня в издательские заботы и проблемы. Ну, пусть человек старается. Я еще ему по обложкам конкретно не ответил, посоветуюсь с Надей.

23.12.

Меглинский запросил меня об академике Пономаренко и его теории «образа полета». Я как мог, ответил, но посоветовал Владимиру порыться в интернете и самому поискать книги Пономаренко. В двух десятках строк ведь не обоснуешь, что человек в полете должен чувствовать себя не оператором, а птицей.

Роман прислал макет обложки «Страха полета»: на фоне белого силуэта озера Байкал черный силуэтик Ту-154. Все это наложено на прекрасную фотографию авторства Летчика Лехи: закат солнца. Большой логотип (слоган, как еще сказать) «Ездовой пес Неба» – вверху, красными буквами. Внизу автор и название: «Страх полета». Впечатлило. Сделал ряд мелких замечаний. С этой книги и начнем. И все мои книги пойдут под этим логотипом: «Ездовой пес Неба». Это будет моя персональная серия. Читатель должен раз и навсегда олицетворить этот логотип с именем Ершова: «Ездовой пес неба – Василий Ершов».

25.12.

Мои летные дневники чем-то зацепили читателей: от интеллигентов идут хорошие письма. На Либ ру каждый день добавляется сотня читателей, рейтинг растет. Из 12 рецензентов шесть поставили дневникам оценку 10 («шедевр»). Да уж…

*****

2010 год
Январь

9.01.2010.

Звонил мне Валентин Ли, бывший командир Ли-2, потом Як-40. Я его припоминаю смутно; он меня и вообще не помнит, но его тут спрашивал обо мне питерский пенсионер, бывший пилот, Феликс Кондаков. Он тоже написал пару книг, хочет со мной связаться. Ну, пусть звонит, я разрешил дать мой телефон.

Дневники свои пока перечитываю, но потребуется большая работа, чтобы выбрать и скомпилировать удобочитаемый и со смыслом текст, без повторений и скучного нытья. Эти перестроечные тетрадки сохранили дух времени, а молодежь понятия не имеет о том, что это за перестройка была такая и как это происходило в авиации.

На Либ ру количество моих читателей стремительно догоняет аудиторию Прозы ру. Каждый день 80-90 человек просматривают. И на здоровье. Оценки поставили 27 человек, средний балл скатился где-то к 8,6, но ниже 7 никто не ставил.

Из Лондона вести: Роман уже слепил виртуальную книгу, под обложку размером

6 х 9 дюймов. Я все шлю ему свои мелкие придирки; он терпеливо все устраняет. Ну, поглядим, как оно пойдет.

11.01.

На Либ ру вчера меня читало 400 человек. Завтра уж точно обгонят Прозу. Из 28 оценок Дневников общий балл 8,6, причем, 20 поставили «замечательно» или «шедевр». Ни одной ниже «хорошо» нет.

Я не тешу себя иллюзиями: все это усредненно-виртуально. Сам факт, что читают, и только за январь почти 2000 человек, – радует. Механизм работает, реклама идет.

Лондонский издатель относится ко мне с пиететом, исполняет любую прихоть и полностью отдает процесс создания книги на откуп моему опыту. Я отношу это только на счет того, что он сам сын летчика и мой почитатель. Причем, он меня мало читал, больше слышал.

Тем временем я зачитался Федоровым. «Возвращение к себе» проглотил, теперь гложу и обсасываю «Матросский вальс». И хоть писатель он тоже явно не художественный, но струя свежая,

сюжеты заворачивает захватывающие. Изо всех сил гоню от себя первые восторги и пытаюсь оценить его талант объективно. Пишет он очень просто. Этим ста-алишным критиканам из офисного планктона его вещи покажутся примитивными, а я вижу саму жизнь, настоящую, не натужную, с плотью и кровью.

Чем писатели-производственники сильны – так это знанием жизни. И тут против не попрешь. Это не всякая там эзотерика и прочая, высосанная из пальца и наковырянная из носа глубокомысленно-бесполезная чертовщина, о которой так же глубокомысленно и бесполезно толкуют в своих сраных блогах молодые недужные интеллектуалы. Тут Федоров в чем-то сближается с Астафьевым.

14.01.

На Либ ру читатели обогнали Прозу еще позавчера. Пошли оценки «Хитрого еврея», пока немного, средняя не выше 8, да я и не претендую. На первую часть дневников уже 37 оценок, большая часть – 9 и 10.

В блогах молодые и не очень оценивают мои дневники как документ эпохи, то же – в письмах отдельных читателей. Так что можно, не боясь, вставлять и политику, чего в перестроечных тетрадках хватает. Хвалят меня за объективную оценку действительности, несмотря на тогдашнее мое относительное материальное благополучие, которое должно было бы заткнуть мне рот.

18.01.

Сегодня закончил на Прозе правку, выстроил абзацы вручную. Это полезно: еще разок вычитал, нашел еще несколько ошибочек. Я вычитываю каждое произведение минимум раз десять.

На Либ ру идет обсуждение первой части дневников, уже 40 оценок, все – от 7 и выше, но нашелся один сноб, поставивший 5: «терпимо». В рейтинге «Топ 40» я на втором месте.

Оно тебе так важно – рейтинг, сформированный по мнениям случайных читателей? Это же все туфта.

На авиа ру молчание, как и на проту-154; на последнем идет вялый срач между лидерами форума, скука. Нет, поистине, нельзя дважды войти в одну и ту же реку. Форумы как-то отошли на задний план, и основное чувство после пребывания на них – разочарование. Офисный планктон рулит, приказчики конторские. Им скучно, они развлекаются стебом.

19. 01.

На авсиме ру идет довольно активное обсуждение «Летных дневников». Вообще, этот форум, авсимовский, меня всегда активно и не очень лицеприятно обсуждал. Там есть такой Горыныч, так уж он моих «Псов» в свое время критиковал. Ну, правда, человек агрессивный по натуре.

А тут он случайно начал листать дневники – и зацепило, и прочитал все три части, и теперь Горыныч изменил ко мне отношение на противоположное. Это радует.

На авиа ру полнейшее равнодушие и тишина. Авиация наша погибла, говорить на авиационном форуме стало не о чем, вот и болтают там в обеденный перерыв ни о чем московские клерки, да ностальгируют на бесчисленных ветках бывшие красноармейские авиаторы. Как за бутылкой в гараже.

На Либ ру начал набираться рейтинг второй части дневников. Первая-то набрала уже 57 оценок, абсолютное большинство их – 8, 9 и 10. И вошло это произведение в «Сорок лучших». И заняло там второе место.

То есть: люди читают меня и высоко оценивают. Это обнадеживает: все-таки я не выживший из ума графоман, и мои несовершенные, но искренние дневники понятны современному читателю. Это придает сил.

20.01.

На авсиме ветка уже ушла в сторону обсуждения старой и новой летной школы: штурвальщиков и кнопочников. Не, ну, пелоды, блин. Вы ведь все равно геймеры-кнопочники. И только тот из вас, кто переломил всю свою жизнь, сложил ее обломки на алтарь авиации и таки стал реальным пилотом, – вот тот получит моральное право обсуждать этот вопрос… когда налетает тысяч пять-шесть часов.

На авиа ру тоже всплыла веточка о третьей части моих дневников и тут же увяла. Ну, теперь-то уж пошло по инету.

Надя вроде как заинтересовалась. Может, сработал тот аргумент, что я вошел вторым в список Top-40. Просмотрела оценки. Их уже 61, средний балл 8.51. Но и среди 60 дураков нашелся один умный, который шагает в ногу: поставил 5 – «терпимо». Ну и почитала комментарии на авсиме.

Ну что: засесть за четвертую часть? Если взяться всерьез, то нужен месяц. Обязаловка, конечно, я от нее устал. Но и безделье тяготит. И смутно в мозгу крутится нечто художественно-летное:

типа судьба летчика, прошедшего перестройку в середнячках, на Ан-24. Не знаю, еще не родилось, может, и увянет. Идеи не вижу.

Гюго написал «Труженики моря» в 64 года. Я, конечно, явно не Гюго, и не профессиональный писатель, но есть хоть надежда, что годы мои еще не ушли.

На Прозе тут читатель-симмер написал рецензию на «Страх полета». Он смоделировал полет на Байкал на симуляторе – и у него все получилось!

Вот – то, о чем я писал в дневнике год назад: пусть любой попробует смоделировать. Теперь никто не скажет, что это фантазия.

На проту-154 обсуждается телефильм о том, как выводят из эксплуатации Ту-154. Естественно, с комментариями Толбоева, кстати, весьма патриотичными. Дениса аж трясет от них. Там еще есть сюжет про Диму Колесника, но я еще не все скачал.

В общем, грустный фильм. Ничего нового там я не узнал, лишь подтвердились реалии: экономика задавила неконкурентоспособную продукцию отечественного авиапрома.

Настоящее, современное, экономически окупаемое изделие по определению очень дорого. Окупается оно только в руках того, кто не пожалел денег на его покупку, на эксплуатацию, на строгое соблюдение технологии работы, на дорогое обслуживание. И не скоро оно окупится. И окупится только в богатой, сильной компании.

Такие понятия чужды нашему образу мышления. Нам бы как-нибудь извернуться, скумекать, на порыве, на озарении, на авось, на коленке – и чтоб сразу сто, нет, двести процентов прибыли!

Если для обслуживания парка Ту-154 в авиакомпании требуется 600 человек, а на такой же по производительности парк Боингов – всего 200, то говорить не о чем. Если экипаж на Ту-154 вдвое больше экипажа Боинга, а расход топлива – тоже почти вдвое больше, то устаревший самолет должен уйти. Вот и все.

Толбоев не хочет понять, что труды отечественных летчиков-испытателей становятся напрасными, потому что испытывать им придется те же не востребованные жизнью крылатые ведра с гайками. Он видит, что авиакомпаниям невыгодны недоученные совковые пилоты, что дело идет к покупке пилотов западных. Ему обидно, и он облекает личную боль в форму обиды на проклятых менеджеров всех уровней, от авиакомпании и выше, до обиды за державу.

Ну, так такая вот держава у нас. Акробатические полеты на истребителе Анатолия Квочура, как бы глубоко я его ни уважал как личность и как профессионала, – это лишь вольтижировка мускулистого индейца в перьях на диком мустанге перед стволом пулемета. Хоть ты как скачи и кувыркайся, но сила не на твоей стороне. Ты получишь овации своего племени; цивилизованный же мир вежливо похлопает и пойдет дальше.

Ан-148 хоть и вроде современный отечественный самолет, но создан он, скорее всего, по технологиям совкового Ан-72, ну, Ан-74, а значит, в его конструкции несколько тонн лишнего железа. Никогда он не сможет конкурировать с современным Суперджетом по экономичност эксплуатации: не те технологии. Но пока, на наших долбаных ВПП, он еще поконкурирует – за счет высоко поднятых двигателей. А за рубеж не пойдет. Разве что в бизнес-авиацию, где загрузка – не главный экономический показатель.

Еще продержатся вертолетные заводы. Вертолетная специфика такова, что там изначально вес конструкции должен быть как можно меньше, это главнейший показатель. Ми-8 и его модификации еще просуществуют. Потом с Запада придут новые технологии, будет прорыв, а мы останемся со своим железом невостребованными. В нише же малых вертолетов нам и не воскресать.

Такие вот невеселые, но отчетливые мысли.

Нынче не та страна сильна, где потенциал, образование, ученые мозги и прорывы, – нет. Нынче сильна та страна, где рядовая, обыденная жизнь способна тянуть на горбу высокие технологии. И создавать, и эксплуатировать. Если это Эмираты – пусть Эмираты. Люксембург – да ради бога. Есть деньги, есть привычка платить много, – будет держава передовой, люди в ней будут богаты.

А мы нищие. Мы только чуть богаче того несчастного Гаити. А в понятиях своих о цивилизованной жизни – мы такие же зверьки. И наши авиакомпании пока не так сильны, чтобы повсеместно и тянуть на горбу современную авиатехнику, и самостоятельно учить высококвалифицированных пилотов.

А время не ждет. Поэтому я и считаю, что в массе своей наша российская авиация – и матчасть ее, и кадры, и инфраструктура, – погибла. Это только один из многих показателей тупика, в который завели Россию неверные идеи. И выхода из него нет. Менталитет наш не готов к капиталистическому образу жизни, мы будем ждать прихода новых поколений… корчась в своих перьях под колесами цивилизации. И отстанем уже навсегда.

Я не верю в способность России догнать цивилизованный

мир. Дай бог нам удержаться в роли всемирного поставщика сырья (как это всегда и было), а нашим правителям – извлечь для страны максимальную пользу из этого, да поубавить амбиций.

Нефть пока – двигатель цивилизации; грядет время, когда тот, кто наложит лапу на остатки нефти, будет править миром. Значит, надо нашу нефть защитить, создать для этого современную мощную армию.

Пока же мы продаем за рубеж современные отечественные истребители, а пассажирские самолеты по нашему небу летают импортные.

На Либ ру какой-то завистник поставил «Дневникам» единицу – «не читать». Ну, не читай. Один из 67 рецензентов.

21.01.

Нахожу в сети отзывы на свои труды. Большей частью уважительные; но есть и критика, исходящая, в основном, от троечников, не приемлющих местоимения «Я» и не понимающих сути слова «мастер». Ну и бывают просто недалекие люди, их мало, они цепляются за какое-нибудь слово или фразу. На всех не угодишь.

Все ищу отклики на «Страх полета». Их немного, в основном, типа «держит в напряжении до конца» и т.п. Лезу в текст, еще и еще раз перечитываю: ну, лучше ведь об этом написать я не смогу. С технической и даже литературной стороны сам к себе не придерусь. Хотя понимаю, что это взгляд с одной, авторской кочки.

Федоров мне тут написал, что нынешнего читателя, а тем более, критика, интересует больше всякая муть западного пошиба. Им реальная жизнь неинтересна. Ну, такое время. Поэтому, думается мне, массового читателя у меня не будет. А когда массовый читатель заинтересуется реальной жизнью, мои опусы устареют. Такова моя судьба как писателя, в такие времена выпало жить, и надо принимать это спокойно.

Таково все нынешнее, сиюминутное, модное искусство. Мазня – я бы лучше нарисовал – выдается за новое слово в живописи; безумно-глубокомысленная вязь слов без знаков препинания – за утонченную глубину интеллектуального излияния; обсуждение черных квадратов оценивается как мерило продвинутости и утонченности.

Ладно, я старик и знаю цену этому наряду короля. Мне выпало писать в эпоху разочарования, гламура и поисков воспаленными мозгами убежища в псевдоинтеллектуальных дебрях. Но не совсем же рехнулось человечество. Те ценности,

которые я пытаюсь осветить узеньким лучиком своих немощных способностей, все равно вечны. А если нет, то туда человечеству и дорога.

Конечно, новый век сложен. Сложны компьютерные технологии. Сложен бизнес. Утончены интриги червей в выгребных ямах городов. Извращается четвертая власть, замыливая вечное сиюминутным. Нет отчетливого видения будущего. В моде политика, мистика, знахарство, прогнозы и гороскопы, НЛО и призраки, пародии, шоу, хохот за кадром. Не хватает в нашей жизни простоты: не хватает рабочих специальностей, толковых мыслителей, учителей, врачей, синоптиков, нет властителей дум; все отвергается и обгаживается с ходу.

Вот и поищи своего читателя среди миллионов мятущейся массы. Найди путь к сердцу того, кому так же, как и тебе, нужна простота, цельность, спокойствие и ясность вечного.

Кто герой нашего времени? Супермен и приказчик. Полицейский и вор. То есть, городской хищный червь, борец за место в помойной яме. Без города героя как бы и нет. Без города и жизни как бы нет. Город – наше всё.

Какое счастье, что я летал над этими городами. Я видел небо в звездах каждую ночь и через ночь. Город забыл, как выглядят звезды, а ведь именно они вечны!

22.01.

На Либ ру читатели за неделю опередили Прозу на две тысячи. Каждый день дневники читают 200-300 человек. По посещаемости я в первой двадцатке авторов, по оценкам занимаю третье место в топ-40. Казалось бы, пора драть нос. Но… я отдаю себе отчет в эфемерности этих оценок и рейтингов. Ну, возник читательский интерес; он так же и увянет. Да и мне-то с этого что. Я и так знаю, что становлюсь известным российским авиационным писателем, правда, отдаю себе отчет, что – в узких кругах.

Идут от читателей интересные письма. Я как-то втянулся, это стало привычным. Ощущаю свою нужность, хоть кому-то. Пишут пацаны, те, для кого я писал «Раздумья» кровью сердца. Только через десять лет началась отдача. Думаю, ручеек этих писем не иссякнет.

По сравнению с этим болтовня на форуме раздражает. Там все такие умные, такие независимые, такие недружелюбно-зазнавшиеся, такие целеустремленные… за бугор. Ну, тоску вышвырнутых из армии военных летчиков я не читаю – а ведь там плач сотен тысяч никому не нужных людей в сапогах, ностальгия

по тем временам, когда все было просто, водка лилась рекой, а фюрер думал за рядового Шульца – солдата, в деятельности которого нуждалась Родина. И, главное, плач по этой несчастной нашей Родине, которой они таки были защитниками.

А мальчики что. Мальчики пусть себе учатся, пусть стремятся в авиацию, – за то время, пока они выучатся, она станет уже другой; может, им и найдется достойное место. Ради этих писем, а главное, ради открывшихся мне сердец, ей-богу, стоило жить на свете.

24.01.

В Иране совершил грубую посадку Ту-154. Такую грубую, что оторвало киль и крыло с ногой шасси, самолет загорелся, но жертв нет. Есть пострадавшие. Росавиация сообщает, что был туман и что КВС принял решение садиться на вынужденную для спасения жизни больного пассажира.

Если так, то это наглядный мой пример из «Аэрофобии» – глава «Риски и страх летчика». И… в непростой ситуации экипаж не справился. Российской школы, кстати, экипаж. Масло в огонь давних споров.

Но это пока только мои предположения, да слухи из интернета.

25.01.

Я вот подумал: сколько мне еще отпущено судьбой? Лет семь? Десять? Как прожить эти оставшиеся годы? Искать активное применение своему, уже жалкому потенциалу или поплыть по течению?

Характер и самолюбие мои не позволяют плыть. Как – вот это я, такой живой, такой интересующийся жизнью, «я, которого все так любят», я, бившийся за свое имя в авиации и добившийся в ней чего-то, – и вдруг превращусь в равнодушного старика с подслеповатым бессмысленным взором? И за моей спиной возникнет шепоток? Ну уж, нет.

Для меня сейчас образцом служит Владимир Зельдин. Вот – старик, но какой старик! Да он моложе молодых. А ведь ему через две недели стукнет 95 лет.

У меня, конечно, нет такой энергии. В общении я тушуюсь, смущаюсь, не могу найти нужных слов и пр. Я не фотогеничен. И бог с ним. Но я еще что-то могу написать, оставить после себя.

Актеры оставляют после себя только воспоминания зрителей об эмоциональном всплеске. Редко кто из актеров напишет мемуары, такие, чтобы запомнились.

Правда, нынче и редкий писатель напишет такое, что бы

вообще запомнилось и бередило душу больше вечера-двух.

Вот и надо стараться зацепить поглубже. Раз уж судьба выделила мне местечко возле такого лакомого кусочка как авиация. Да для иного это была бы золотая жила! А я вот все сомневаюсь: стоит ли пытаться заявить о себе как об авиационном писателе.

Поэтому мне так важна обратная связь. Вот ковыряюсь и ковыряюсь в статистике прочтений моих опусов на Либ ру. Ну, о Прозе ру можно не переживать: там отстой. Пейсатели набирают там какие-то рейтинговые очки тем, что пишут друг другу т.н. рецензии, а по сути – вялотекущий форум ни о чем, ахи, охи, словесный понос, та же социальная сеть по интересам. Я на рецензии другим не размениваюсь: не о чем там говорить. Пока, во всяком случае, я ничего достойного на Прозе не нашел. Да и не имею я морального права оценивать.

Главным для писателя я считаю – побудить читателя выработать взгляды на жизнь в соответствии с высокими нравственными установками, изложенными еще Христом. Я пытаюсь делать это путем авиационного антуража; Федоров – морского. Мы оба стараемся в наше нелегкое время прыганья приучить молодых людей думать. Этим мне Федоров близок.

Мы оба раскрываем в своих опусах человечность как главный инструмент, цепляющий за сердце. Век нынче жестокий, люди покрываются панцирем, а мы пытаемся через него пробиться. Любопытство и интерес требуют свободы, и вот через эти окошечки я забрасываю людям в душу свои крючки.

А при чем тут Зельдин? Я, хоть и не театрал, но интуитивно ощущаю какую-то связь с ним, провожу аналогии; мы ведь работаем в одном направлении. Только я – напрямую, а старый актер – опосредованно, через души своих пожилых зрителей, которые какими-то своими методами пытаются достучаться до внуков. Ибо… неужели и сейчас молодежь стремится в театр? Вряд ли. Ну да я не театрал.

«Никогда не уставай, бия ребенка». Вот этот, еще древнеегипетский лозунг стучит в мое сердце. Я бью по окаменевающему моску пацанов. Среди массы посредственностей всегда найдутся выродки, которым еще не чужда устаревающая нынче сердечность. Глядишь – мальчишка напишет тебе слова благодарности.

27.01.

Роман прислал исправленный вариант обложки в уменьшенном по моему требованию формате книги и копирайт

на обороте титульной страницы с выходными данными. Я дал еще два мелких замечания по обложке.

Он предлагает мне завести персональный сайт или блог, чтобы рекламировать свои книги, даже обещает сделать его на своем хостинге. Я у него попросил консультацию по этой теме, а сам полез в Яндекс. Нашел, как завести собственный блог. Ну, бесплатным бывает только сыр в мышеловке: на бесплатном блоге (открывай хоть сейчас) будет размещена куча дядиной рекламы. Оно мне надо?

Кроме того, блог – это постоянная суета, тусовка юнцов. Я сбежал из «Контактов» из-за этого. С другой стороны, чем заниматься, когда выложу в сеть все дневники? Если блог удобное место для саморекламы (а иные его только для этого и заводят), то есть прямой резон рекламировать свою продукцию и дальше.

Что касается живого журнала, то я поглядел на ЖЖ летчика Лехи, не понравилось: сложно как-то и суетно. Потом, у него, в основном, фотографии, а у меня тексты. Посмотрел сайт Федорова. Там слишком просто и мало. Посмотрел официознейший сайт Донцовой. Живая легенда домохозяек. Самолюбование, самопиар.

Муть все это. Но если потребуется для паблисити, придется чегой-то заводить и себе.

28.01.

Как быстро летит время. Вот ловлю себя на том, что с утра чуть поработал – уже скоро полдень, а я путем ничего и не сделал. И вообще: январь промелькнул, а я только закончил третью часть.

С другой стороны, за эту зиму я выложил в сеть три, можно сказать, книги. Обосновался на двух порталах как писатель, меня читают, ставят оценки. Рейтинг достаточно высок. «Дневники» у Мошкова оценили 84 читателя. Оценки: 52 – «замечательно» и «шедевр», 30 – «очень хорошая» и «хорошая», 1 – «терпимо», 1 – «не читать». Средняя – 8,4. У «Раздумий» рейтинг еще выше: 9,63 из 7 оценок.

Удивляюсь мышлению определенной части молодежи, выражаемому нервным критикантством на форумах. Они не только не такие, как мы. Так и просится на язык: они хуже – в следовании общепринятым человеческим ценностям. Они им не следуют, они их не ценят. Ценят хваткость, животную устойчивость к жизни, тупое трудолюбие около компьютера; дают самостоятельные оценки жизни, весьма примитивные и

прямолинейные; им нравится утонченно-непонятная окололитературная галиматья и музончик на телефончик. Они очень контактны и социальны… стадо офисное. Личностей среди них почти не просматривается, ну, так, проскакивают отдельные, сильно понимающие об себе, типа микро-Жириновского. Очень хорошо разбираются в сексе, в гламуре, в сплетнях. Очень боятся сотворить себе кумиров, поэтому демонстративно отказываются от опыта старших.

Не все, конечно, таковы, далеко не все. Значительная часть просто инертна: хотела бы, а не может. Рефлексия соседствует с тупизной и стремлением прыснуть в глаза, но они ни на что не способны, кроме как тупо и добросовестно тянуть лямку.

Очень малая часть молодежи думающая. Эти пытаются осмыслить бытие. Не отвергают вечные ценности. Я, собственно, для таких и пишу. Либо для тех, чье сердце стремится к этому, а глаза не видят путей. От таких иногда приходят благодарственные письма.

Какова жизнь, такова и родившаяся в период духовной разрухи молодежь. Ей сразу бросили охапку разнородного интеллектуального корма: выбирай и жри, что по вкусу. Но вкуса-то, выработанного многолетней передачей опыта поколений, у молодежи нет. Она равно поедает и лучшее, что создано гением человечества, и шелуху, и помои, и фекалии. Ориентиров у нее нет, авторитетов нет, ей все равно и для нее все равны. А жизнь диктует свои правила: ты свободен в своем выборе! Решай сам! Вот и решают.

Мелкотравчатое хищничество, сиюминутность, урвать и удрать. Перспектив нет. Чувства государственности нет. Патриотизма нет. Доверия нет. Цинизм. Подлость. Замкнутость – при внешней контактности. Безжалостность и сентиментальность. Истеризм. Изнеженность и зависимость от простейших факторов: отключение электричества – трагедия. Вот характерные черты современной молодежи, так и прущие из всех щелей на различных форумах.

То есть: наша молодежь превращается в больших подростков. Да так и во всем мире. Хотя ради справедливости стоит отметить, что немало среди них проявлений здравого ума и человеческих чувств.

Свобода молодежи выбирать интеллектуальный корм должна быть неотделима от учительского служения старших поколений. А я смотрю… как далеки и уродливы у молодых понятия, которые для моего поколения были незыблемы от Ломоносова и Пушкина. Они и о прошедшей войне уже не имеют понятия – так, урывки,

комикс.

Общий КПД нашей молодежи невелик. Дожидаться, пока у нее выработается стремление к прогрессу государства… ага, в век погони за копейкой…

А ведь именно молодежь движет государство вперед. И куда же мы нынче идем?

29.01.

Долгая неделя, долгая из-за этого сбоя с сердцем. Сижу, берегусь от нагрузок. Набирать дневники лень; я устал от них и даже стал сомневаться, а нужно ли это кому-то. Что – и дальше будет это нытье, целых десять книг? Или я найду золотую середину и сумею добавить оживляжа? Что же все-таки интереснее современному читателю: кухня полета или кухня перестройки аэрофлота? Одни читатели хвалят дневники и возносят до шедевра, другие ругают и низвергают их до банальности.

Но, черт возьми, ледокол должен идти вперед! Неужели же поддаться дурному настроению от того, что какой-то прыщеватый сноб процедил нелестное слово? Сноб этот уйдет в небытие вместе со своим скепсисом, а книга должна жить для людей.

На авсиме витийствуют два «литературоведа»: Горыныч и Уран. Оба в свое время не приняли мои книги и постарались и у других читателей отбить желание принимать их к сердцу. А уж в нынешнем споре их только и слышно: задавили всех, да так настырно. Тринадцать страниц спора ни о чем.

Ну и что? Из-за двух умничающих засранцев я должен сомневаться в своем таланте? Щас. И ведь им все тычут, что нет в мировой литературе никого, кто так бы написал о гражданском летчике. Есть нелетающий писатель Хейли, с его единственным «Аэропортом» и повестью «Полоса 08»; есть Ричард Бах, который, в общем-то, никакого отношения к гражданской авиации не имеет, а кроме описания полетов, гонит, в основном, высоколобую мистическую галиматью. Это не летчики, а так; ну, Бах еще худо-бедно летал на бипланах да на истребителе.

Есть великий философ и писатель Сент-Экзюпери, хорошо понюхавший воздуха над Андами, но, по словам его же коллег, особо не хвативший звезд в своем ремесле.

Они все были в авиации как бы вскользь, между делом, всего по несколько лет. Они не летчики, по большому счету; они – писатели, когда-то имевшие возможность посидеть за штурвалом, кто больше, кто меньше. Больше всех, конечно, Экзюпери, он и погиб в воздушном бою. Но все они – в первую очередь,

писатели-философы, ну, затрагивающие иной раз и авиационную тему.

Но настоящего, стопроцентного ездового пса, зарабатывавшего на жизнь единственно штурвалом, десятилетиями, изо дня в день, а потом попытавшегося все это описать, – в мировой литературе не было и нет. Кроме бесталанного Ершова. И это признают безусловно. Так надо ж держать марку.

Галлай, Маркуша, Шелест, Гарнаев, Попов, – этот список испытателей, написавших свои книги, можно продолжать долго. Но Гарнаев правильно тогда на форуме сказал: сравнивать испытательскую работу с ямщиной нельзя – у нас совершенно разные виды деятельности. И даже сам решил переквалифицироваться в линейные пилоты под старость. Наверно, хочет лично вкусить ездового хлеба и потом описать его.

Горыныч тут ссылается на книгу Андриевского, обращает особое внимание на большую работу с нею литредактора, чего, мол, так не хватает Ершову для лучшего восприятия аудиторией.

Ага, поучи тещу щи варить. Таких прилизанных «мемуариев» – пруд пруди. А я – сам Ершов, у меня свой стиль, я не беспомощен и прекрасно обхожусь без редакторов и корректоров.

Книга Андриевского вышла в Питере тиражом 2000 экз. Где ж мне ее у нас найти. Разве что заказать через интернет-магазин? Стоит ли она того? Я больше отзывов о ней нигде не встречал, а Горыныч об ней аж захлебывается, и это настораживает. Раз ему не по сердцу мои «Раздумья», то стиль любимого им Андриевского, скорее всего, будет не совсем по душе мне. Ну, просто разное у нас восприятие.

Если бы Андриевский был так же замечен публикой, как Ершов… хотя он не рискнет выложить книгу в сеть, а значит, не дождется массового прочтения: так, несколько тысяч читателей, половину из которых она и не зацепит.

31.01.

Немножко вчера полетал на Цесснах, вертолетах и Дугласе.

За месяц на Либ ру меня прочитало больше 5000 человек. Отзывы, в основном, хорошие. Рейтинг дневников держится в пределах 8,4, уже более 90 оценок, ниже 8 практически и не было.

1.02.

Я не знаю, кто составляет рейтинги у Мошкова. Но вот что обращает на себя внимание. Если мои дневники по рейтингу

оценок находятся в первой тройке Top-40, то и в рейтинге посещаемости я занимаю 14-е место. Причем, по темпам посещаемости – в иной день до 500 человек (рекорд 581), а в среднем, 120 человек в день, – я опережаю вообще всех. У тех же 14 авторов, кто впереди меня по абсолютному числу посетителей, посещаемость не превышает 50 человек в день, и то, далеко не у многих.

Кроме того, все эти авторы печатаются здесь минимум год, они набирали очки постепенно; я же влетел как снаряд, за два месяца набрал 7300 посещений, и меня очень интенсивно читают. Я скоро обгоню человек семь: у них всего на сотню-другую больше читателей, чем у меня. Вчера еще я был на 17-м месте, сегодня на 14-м; посмотрим, что будет к концу месяца. Такими темпами я за февраль должен еще набрать тысяч пять читателей.

Это не гордыня, а объективные цифры. Круги среди посетителей раздела Либ ру «Современная литература» расходятся, популярность передается из уст в уста; видимо, мое имя на слуху. Отзывы в блогах есть, не очень много, но симптоматично: люди считают, что «Дневники» надо издавать книгой.

Значит, тянуть время не надо, а быстренько настраивать Романа на создание макета «Летных дневников» и выпустить первые части с обещанием продолжения. И надо рассчитывать на российского читателя тоже. Пусть будет реклама «Страха полета», но популярность «Дневников» упускать нельзя.

Февраль

2.02.

Роман прислал обложку, исправленную согласно моим капризам. Я озадачил его приоритетом «Дневников». Вот жду, что он ответит. За сутки я перешел с 14 на 13-е место; до следующего конкурента 350 читателей, потом надо прыгнуть аж на 1700 вперед. Если будет 100 читателей в день, то это – к середине февраля. Следующие два автора идут всего на сотню читателей впереди; таким образом, к концу месяца я войду в первую десятку.

Игрушки для взрослых. Но, черт возьми: в аннотации к сайту «Современная литература» новым читателям рекомендуется сначала заглянуть в первые строчки рейтингов, а значит, зачетка уже работает на студента. Пока не пропал читательский интерес, надо готовить книги к изданию.

Тут не в доллерах дело. Мне важно сказать любому, что мои книги издаются: вот, за рубежом, по самым современным технологиям, можете заказать в интернете, да хоть сейчас. Я не почиваю на лаврах, а продолжаю вести самый активный образ жизни. И плевать хотел на российские издательства.

Правда, Наде все кажется, что я в застое: визуально ведь не машу шашкой, не копаю землю лопатой… а сердечный ритм сорвал.

Читаю Нину Ядне. Незамысловатые рассказы ее полны такой чистотой, что у меня катится горючая слеза. Вот уж кого можно противопоставить недужному интеллектуализму столичных графоманов. Да только тех умников слишком много расплодилось, в современной литературе их – как дерьма за баней, одна высоколобая вонь. Прыщатся, в утонченности своей, а уж их рецензии друг другу превосходят по зауми сами опусы.

Я вообще воздерживаюсь от каких-либо рецензий.

Вчера меня опять побеспокоил Первый канал. Они, видите ли, собираются снимать документальный фильм «про облака», им нужен живой летчик, ну, вышли на меня. Я их очень вежливо отфутболил на Летчика Леху: он должен им прийтись как раз в тему. А я прямо сказал, что не желаю работать с телевидением, это моя жизненная установка. Наверно я их удивил, но отстали.

С Романом договорились, что пускаем вперед дневники, по частям, отдельными книгами. Я еще раз вычитал первую часть,

завтра вычитаю остальные и отправлю тексты.

Как и планировал, перескочил еще на ступеньку в рейтинге посещений, на 13-ю.

3.02.

Роман еще подправил обложку: убрал с красных букв белую окантовку. Предлагает все-таки пускать вперед уже готовый «Страх», параллельно готовить «Дневники». Я отправил ему тексты.

Думаю продолжить работу над «Таежным пилотом». Добавить про Ил-14 и Ил-18, так, чтобы набралось на книгу. Если сохранить тот же стиль, читать будут с интересом, обсуждение у Мошкова началось.

Главное, с этим движением, с этой жизнью вокруг моих публикаций, появляется какое-то вдохновение. У меня впереди еще два месяца, да и в апреле никто ж не запрещает на даче вечерами работать над книгами; значит, до летних забот есть еще месяца три. За это время можно дописать «Таежного пилота», а если не лениться, то и четвертую часть дневников.

4.02.

В интернете обсуждают мои дневники. Получил в равной степени и струю дерьма, и похвалу. Некоторые из отставных «сапогов» никак не простят мне давнюю обиду; ну да черт с ними. Как оказалось, мои книги востребованы скорее не летчиками, тем более, не военными, а средним возрастом и старшими поколениями; ну, немного и молодежью.

Сегодня 20-летний мальчик прислал экзальтированное письмо. Я уже к этому привык. Пускай даже эти ребята не пойдут в авиацию, но хоть задумаются над жизнью. От чтива типа Донцовой особо над жизнью не задумаешься, скорее, лишь об извращениях планктона в дерьме городов.

Мое дело – не обращать внимания на лай собак, а идти своим ходом. Жизнь потом покажет – да уже показывает, – что я прав.

Набрал четыре авторских листа 4-й части, это примерно половина. Надя не препятствует, понимая, что это – надо. Завела тут разговор о «Таежном пилоте», я пообещал его продолжать его до полной книги.

Появились первые оценки «Страха полета» у Мошкова: пока средний балл 10.

5.02.

У Мошкова мои опусы плавно движутся к первым местам. Вот, наконец, пошли оценки «Страху полета»: шесть десяток подряд. Третье место в Top-500, среди первой десятки круглых «десяточников». Так высоко я еще не забирался.

Я уже почти уверен, что мои произведения соответствуют статусу писателя, а не графомана.

Прислал мне свою книгу Феликс Георгиевич Кондаков, старый питерский пилот, 22 500 часов налета, тот, про которого звонил мне недавно Валентин Ли. Книга называется «Записки пилота XX века». Предисловие к ней написал тот самый Александр Андриевский, что наваял хваленую книгу «Роман с авиацией. Технология авиакатастроф».

Полистал я книгу. Язык у Кондакова грамотный, пишет он интересно; это явно не безликие мемуары. Слава богу, хоть появились у меня не то чтобы конкуренты, но – единомышленники, у которых душа болит за наше Дело и которые внятно могут о нем рассказать молодежи.

Я-то уступать не собираюсь и должен продолжать писать. Закончу эту часть дневников, выложу ее, чтобы было что смаковать заинтересованному читателю, а сам возьмусь дальше за «Таежного пилота». У меня уже опыта достаточно, хуже писать я просто не смогу, а вот лучше – постараюсь.

7.02.

Кочемасов прислал мне видеоролик с песней про уходящий Ту-154. Я смотрел и плакал. Всё: последние машины уходят, остается только память. Ну, я что смог, для увековечения этой памяти сделал.

Как я и планировал, за эти три дня перешел в рейтинге посещений у Мошкова с 13 на 12-е место. Сто человек в день в среднем меня читают. За два с половиной месяца перевалило за 8000.

Читаю Кондакова, с увлечением, на одном дыхании. Вот, пожалуй, единственный мне конкурент. Пишет интересно, про полеты на По-2 в Туве, в начале 50-х. Ничем не хуже моих «Рассказов ездового пса», а кое-где даже лучше. Единственно: он уже стар, 33-го года рождения, и вряд ли еще что-либо существенное об авиации напишет. Да и слишком малый тираж его книги, 100 экземпляров, разошелся, в основном, среди питерских пилотов. Нужна реклама, а для этого нужны новые

информационные технологии. Их-то у меня есть, а он их отвергает, в консервативности своей.

Кочемасов прислал еще клип; вот, скачиваю. Пообещал мне подобрать несколько приличных фотографий на новые книги. Хвалил дизайн «Страха полета».

Новая возможность издаться захватила меня полностью. Надо успевать, пока запал не прошел. Надя – и то! – предлагает мне: «А ты почему не за компьютером? Садись, работай».

Я и работаю. Уже 210 тысяч знаков, а надо под 400. Осталось меньше полтетради. В день печатаю 20 000. Если бы работать каждый день, то это – неделя.

10. 02.

Каждый день я с 8 до 11 утра пишу свои 20 000 знаков. Пишу – громко сказано; просто набираю. Работа машинистки. Если удается, то и вечером добавляю; Надя не препятствует – высокие рейтинги у Мошкова, что ли, на нее влияют. Все-таки даром, за просто так, высокие оценки никто не ставит. А у меня средний балл всех произведений в сумме ниже 8 не опускается. Даже 8,69, если быть точным.

Хвали себя, хвали. Шедевральный ты наш пейсатель.

Подходит к концу эта долгая восьмая тетрадь. А в девятой – сплошная политика. Потом у меня идет перерыв в дневниках, больше года, – и резкое изменение мировоззрения: начинаются 90-е годы.

Господи, какой ндравственный образ жизни я веду. Каждый день зарядка, каждый день интеллектуальное стучание по клавиатуре, какая-то активность с почтой, участие в издании книги, чтение и осмысливание новых литературных произведений, прогулка по свежему воздуху, – не считая уж банального приготовления пищи. Дни летят незаметно, тоски я не ведаю, мне некогда. Вот уже скоро полдень, 20 тысяч я отстучал, надо бежать на рынок за мясом и наготовить котлет.

Господи, продли такую жизнь подольше, ну, хоть до 70 лет. Чтоб без особых болячек у нас с Надей, да чтоб дети и внучка были здоровы. Больше ничего и не надо.

Оглядываясь на свою жизнь, я пока доволен. Хотя явственно начинаю ощущать, как наваливается и обволакивает элементарная лень. А когда лень победит жизнь, наступит смерть.

Ну что: прыгай, дед! Скачи от радости! «Страх полета» занял первое место! Уря…

Игрушки для взрослых. Тешу самолюбие.

Но если бы мне сказали год назад, что моя скромная повесть, походя отвергнутая крупнейшим издательством страны, займет по рейтингу читательских оценок абсолютное место в разделе самиздата в крупнейшей электронной библиотеке рунета, я бы только повертел человеку пальцем у виска.

Ну, читайте Ершова дальше.

11.02.

Закончил четвертую часть дневников. Еще посижу, может, добавлю тысяч десять знаков из пропущенного; там материала осталось много. Выправлю и сегодня же выложу. Надо поддерживать интерес читателей.

Ощущение усталости. Все-таки я много сделал за зиму, и еще собираюсь продолжать; но теперь это будет уже чистое творчество – «Таежный пилот».

Вчера исполнилось 95 лет Зельдину. Юбиляр сплясал «Цыганочку», ну, молодец! Силен духом и телом. Почти 70 лет на сцене, более тысячи раз выходил и плясал в пьесе «Учитель танцев» – да как плясал! А в 53 года посчитал, что – все, надо передать высокую планку в этом спектакле другому актеру, помоложе. И такой интеллигентно-простой, так свободно, легко говорит…

И вспомнил я, как на днях звонил мне коллега, списанный старый пилот, как он, мучительно мямля после инсульта, подбирал слова в разговоре матом… развалина, в 60 с небольшим лет.

Но дело не в летной работе, а в настрое на жизнь. Вот таким, как тот мой коллега, я становиться не хочу. Зельдин для меня – пример. Пока живу, надо работать моском, главным мускулом черепа головы, ну и немного таки шевелиться.

12.02.

Выложил и выправил четвертую часть дневников на Прозе; то же и на Либ ру. Тут же на форуме какой-то мой явный почитатель сообщил всем, что есть четвертая часть.

«Страх полета» снова на первом месте. Говорю же: игрушки.

На авсиме продолжилось активное обсуждение моих опусов. Горыныч с Ураном гнут свое; интеллигентнейший Дмитрий

Евгеньевич Колесник активно защищает меня, причем, не только как продвинутый симмер и гениальный создатель программы Ту-154, а как достойный человек, неплохо разбирающийся в литературе и искусстве. И с человеком этим я знаком лично, чем немало горжусь, а к оценкам его прислушиваюсь.

В частности, Дима поделился своими впечатлениями от чтения добытой им пресловутой книги Андриевского, той самой, от которой тащится Горыныч. Характеризует ее, мягко говоря, как неинтересную. И слава богу: спасибо, он хоть отбил у меня желание познакомиться поближе с этим автором.

Уже 17 страниц набралось у них окололитературной болтовни. Основной вывод, который навязывают эти два моих зоила: это-де не литература, и Ершов, если уж он такой плодовитый, – скорее графоман, чем писатель. И что такой литературой он не завлечет в небо пацанов. И что вообще нынче их литературой в небо не завлечь.

Да и бог с вами, критики. Не буду же я перед вами оправдываться и что-то доказывать. Собаки лают, а верблюд идет. Я хорошо запомнил, как один такой критик заявлял: «Хотел бы я знать: хоть кто-нибудь вспомнит имя Ершова года так через два?»

14.02.

«Страх полета» получил еще одну десятку. Я уже почти уверен в том, что книгу массово примут.

Интересно то, что библиотека Мошкова использует сообщество читателей для оценки одними и теми же цифрами, какими-то баллами, совершенно разные произведения авторов. На одну доску ставятся учебник истории, сборник сексуальных афоризмов и мой «Страх полета».

То есть: пиши, Вася, для целевой аудитории. Ее для тебя хватит.

15.02.

Вчера позвонил мне Кондаков. Обвешали друг друга сдержанными комплиментами, расшаркались. Сегодня отправлю ему две своих книги, потом еще распечатаю и отправлю «Страх полета».

Кстати, Кондаков тут добыл себе известную книгу Поправкина, причем с впечатанной туда моей хвалебной рецензией. Ну, Поправкин – дока в самопиаре; я сегодня листал его сайт, убедился, что он умеет вставлять всяко лыко в строку, поэтому не удивляюсь, что он мой отзыв, между делом сброшенный на форум, использовал в изданной книге без моего разрешения. Да бог с ним. У него есть свой читатель, и на

здоровье; у меня читатель свой.

Статистика на Либ ру та же: по оценкам и по темпам посещаемости я в первых рядах. Пик популярности, я так понимаю. Потом, когда мне уже нечего будет предложить читателю, цифры съежатся, и меня обгонят молодые, полные сил и амбиций авторы.

Черт возьми, разве я мог предполагать, что буду востребован читателем? Разве я такой представлял свою жизнь на пенсии через восемь лет после ухода на землю?

Мне бы, дураку, использовать те возможности, которые неоднократно предлагало телевидение, раскручивать имя, быть на слуху, выплясывать на виду… Глядишь – паблисити продвинуло бы меня к просперити.

А я стесняюсь. Я не верю в то, что мои способности окажутся адекватны пиару. Нет уж, лучше сидеть в глубинке, неслышимо и невидимо. Потому что за все надо платить, и за раскрутку придется расплачиваться несвободой.

Когда я в разговоре признался старому школьному товарищу, что отверг все поползновения СМИ, в том числе и первых каналов телевидения… он оторопело замолчал. Видать, боролся с собой, чтобы не вырвались слова: «дурак ты, Вася». Но потом, наверно, понял. Он сам очень ценит эту самую свободу, когда ты никому ничего не должен и не надо постоянно доказывать свою состоятельность, чтобы оправдать авансы.

У меня ведь за душой больше ничего творческого нет. По идее, надо бы вот как раз в это время умереть – и памятник будет с эпитафией: «оборвалась жизнь в самом расцвете творческих сил…»

Либо… тогда всю оставшуюся жизнь доказывать и доказывать, что еще чегой-то могём. Ну, как вот постоянно тусующиеся на телевидении престарелые наши актеры, поэты и другие бывшие властители душ… жалкое зрелище. Уходить надо непобежденным.

Вообще же замечаю за собой нехорошую черту характера – все возрастающее неприятие людей, пусть даже неординарных: сразу нахожу в них отрицательные черты и отгораживаюсь. Так ведь можно и в гении себя записать.

А ведь тот же Уран, в общем-то, справедливо замечает:

Да, в какой-то мере автор уже себя обезопасил, ограничив тематический диапазон дневников: “Летные дневники”. То есть,

не вообще дневники, а указано, какие именно. Но именно ограничения тематического диапазона обезжиривают, обезвоживают, осушают материал. Если сравнивать образно, то дневниковые записи напоминают записи в каком-нибудь «Журнале учета технологических операций». То есть, по сути, получается, что материал оторван от жизни: мясо отделилось, осталась кость: кто хочет, тот пусть грызет.

Жизнь не может состоять только лишь из одной летной работы и человеческие мысли не могут фактически быть такими целенаправленными и однородными. В этих дневниках Ершова практически не встретишь слов, идущих от самого сердца, дневники почти безлюдны, человека, как личности, там тоже не видно, нет и того, что эту личность формирует, собирает, скрепляет образ, – нет отношений между людьми, они заменяются рассуждениями вроде этого: «о сраном цехе бортпитания в Запорожье». «Так вот, Ерицян, мужик думающий, сам пилот, штаны просиживал не в кабинетах, а за штурвалом». Это максимум, что возможно, если говорить о характеристиках персонажей.

Казалось бы, всё, каждая строчка, каждая страница пищит, кричит о том, что автор до фанатизма любит свою работу, переживает за нее, живет только ей. Но читаешь, читаешь и понимаешь, что, извините, для автора ничего не существует больше, нет личной жизни, нет ни страстинки, чисто человеческой слабинки, чертовщинки, будто бы работа его зазомбировала. Сухо, сознание пересыхает от такой «дневниковой» прозы.

Человеку интересен, прежде всего, человек, и этот интерес невозможно заменить интересом к Ту-154 или другими суррогатами, типа «Нам интересно выжать из машины все. Экипаж настроен на это, и приятно, когда, зарулив на стоянку, вместо ожидаемого остатка 6 тонн видишь 6,5-7. Значит, могём. Значит, специалисты. Значит, толковые люди, недаром хлеб едим. Значит, мастера.»

Возможно, дневники эти представляют какую-то культурно-историческую ценность для историков, которые будут проверять по датам, в каких-таких газетах в 1987 году «…долбят одно: как у экипажа в полете отказал ничего не значащий агрегат или прибор и как геройски они справились. Да, бывает и такое, но разве это гнетет нас, разве об этом болит душа?»

Я наткнулся на слово «душа» в этом предложении и подумал: а где она вообще? Нет здесь её. В этих дневниках вместо души какое-то техническое устройство, двигатель, сложный, старый, замасленный, закопченный. Нет ни запаха, ни красоты, ни

изящества, все схематично, графически, всё исчерчено – подобно суточному плану полетов. Больше всего меня удивляет, что на момент написания, если это подлинные записи, конечно, Ершову было всего 43 года. И название «лётные» – единственное, чем я могу оправдать для себя автора.

Есть все-таки надежда, что в «мясе, отделенном от кости» осталось все то, о чем я говорил: и душа, и страсть и придурь, и блажь, словом, все то, без чего человек – не человек. Есть, есть, существуют еще какие-то дневники Ершова… Жаль только, что самое ценное никогда не будет опубликовано…

Да, парень, в «отделенном от кости мясе» все это есть, есть. Но не про вашу честь. Там – и страсть, и душа, и придурь… Но хрен ты когда от Ершова это получишь… губу раскатал.

А что касается того, что «для автора не существовало ничего, кроме работы», тут Уран правильно догадывается… и сам-то инстинктивно отвергает такую жизнь. А ведь, по сути, так и было. Я ведь почти аскет. Я вынужден был задавить в себе все то, чего не смог зажать в себе капитан Федоров; он не смог – и сошел на берег. А я стал жрецом авиации. Я и сейчас жрец, не прощаю людям слабостей. Но сжатая пружина выталкивает из меня сконцентрированную, осмысленную в душе летную суть, и я об этом пишу.

Пусть я останусь в представлении читателей эдаким сухарем, отдавшим все соки любимому Делу. Пусть знают, что такое служение все-таки бывает на свете.

16.02.

«Страх» получил уже 11 десяток, аж подозрительно. Ну, да я глазливый: следует тут же ожидать какой-нибудь каки от завистника.

Читатель тут, старый бортинженер, прислал рецензию на «Страх»: я его накануне об этом просил. Ну, я отправил ему развернутый ответ с аргументацией. Ему обидно, что старый капитан издох на льду, как собака (и найдут ли еще).

Что ж: мы привыкли к хеппейшим эндам. А тут – да. Как собака. И – замело. И пусть читателю будет обидно. И пусть он ударит себя по башке и задаст себе вопрос: как же так? И пусть еще раз перечитает. И задумается.

За последние два года, даже, точнее, за время пребывания не у дел, на чистой пенсии, я очень много передумал за жизнь, и мое мировоззрение заметно изменилось. Особенно это касается

взгляда на судьбы нашей авиации и авиапрома; кроме того, резко поменялись взгляды на все, что касается книгоиздательства. Я уж не говорю об интернетовском массовом общении.

И я слегка замкнулся. Еще иногда прорывается словесный понос, но сдерживаю себя железной рукой. Лучше промолчать, чем нарваться на неприятности в разговоре. А слово – как пуля.

И еще. С переменой взглядов – мне не о чем стало писать. Пропадает потребность выплеснуться. Мне кажется, нынешний читатель отнесется ко мне со снисходительной мудростью зрелого, современного человека перед впавшим в детство, эмоциональным и болтливым стариком.

Для того чтобы я вновь почувствовал себя на коне, необходимо издание «Страха полета». Книга хорошая, но о ней мало кто знает. Только с ее публикацией я почувствую себя зрелым писателем. Поэтому так близко к сердцу и принимаю деятельность моего лондонского издателя.

17.02. Среда. – 3.

Наконец-то Роман написал по существу. Он наконец отправил книгу в типографию на утверждение и уже через 3 часа (!) получил из Штатов ответ, что книга утверждена, отпечатана и отправлена ему. Ну и скорость! Он только переживает за какие-то «квадраты» в нижней части обложки; я же ничего такого не заметил.

Я отправил ему материалы для будущего сайта.

Ну вот. Сделал-таки мне какой-то придира «каку»: поставил «Страху» семерку. Я прям в отчаянии: как жить? Ну как теперь жить?

А на авсиме идет горячий высоколобый литературоведческий спор, инициированный моими «Дневниками». Уже Горыныч разочарован 4-й частью. Ну, пусть тешатся. Уран – так тот уже всех затрахал своими рассуждениями насчет ответственности за каждое слово, выложенное на широкое обозрение.

«Не учи отца, и баста». Особенно насчет ответственности. Литературист.

Мне удалось-таки переубедить того бортинженера. Я отправил ему подборку читательских отзывов на мои книги, и он согласился, что это мое право – хоронить или бросить героя на льду. Но считает лучшей моей книгой все-таки «Раздумья». Да я и сам так считаю. Он теперь занялся чтением моих дневников.

«Мой Мир» настырно лезет с предложениями дружбы.

Спасибо, пошли-ка вы все лесом. Не приемлю социальные сети. Это завуалированное зло.

Восстановлена справедливость: несмотря на поставленную мне семерку, я – первый в списке Top-500. Для истории: скопировал эту страницу у Мошкова. В старости буду показывать правнукам и ронять скупую слезу.

Привел в порядок и отправил Роману 26 методичек для размещения в особом разделе «Пилотам» на моем сайте.

Вчера вечером сел на «Аэропракт» и давай летать над Хитроу. Я бы и непрочь физически заиметь такую штуку: уж очень прост самолетик. Но как подумаешь, сколько это головной боли… нет, я налетался. Лучше уж в симуляторе подлетывать. Как представишь себе все законные препоны: муки сертификации и регистрации, да ВЛЭК, да хранение, да планирование полетов, да связь, да эти новые ФАПы… Нет, провались он, этот ероплан, провались эти полеты. Это все позади.

Пока нет ни желания продолжать дневники, ни вдохновения продолжать «Таежного пилота». Я отдыхаю душой, напитываюсь душевной ленью.

Все жду, когда же Роман сделает мне сайт, выложит рекламу и когда, наконец, книга пойдет в продажу. Тогда я успокоюсь и засяду за «Таежного пилота»… если шиза посетит.

Но если честно, больше хочется уехать на дачу и ковырять снег. А вечерами, может быть, если уж меня посетит, пытаться продолжать писать. Надо отдохнуть и от интернетовской зависимости.

Я всю жизнь мечтал о свободе. Ну, вот она, свобода пенсионера. О куске хлеба не забочусь, делаю что хочу и когда хочу. Правда, связывает обязаловкой интернет, и сейчас как раз время расставить точки над i.

Дедушка Вася, ты никому ничего не должен. Не принимай никаких предложений, которые тебя к чему-то обязывают. Не страдай от того, что кому-то от тебя что-то надо: письмо ли написать, выполнить ли просьбу, сбегать куда-то, что-то пробить, где-то поучаствовать, с кем-то встретиться и т.п. Ты пенсионер, у тебя может просто здоровье не позволить, тебе простительно; ты, в конце концов, писатель, занятой человек. Много их таких, желающих: то автографа, то рецензии, то интервью, то просто встретиться и поболтать.

Письма ко мне идут; я аккуратно отфутболиваю все то, что

может стоить мне труда и свободы. Я мог бы вообще не отвечать… но это часть моей жизни. Вежливо держу дистанцию.

Обсуждение в интернете моих книг должно восприниматься мною просто: торосы бьют в бока, а ледокол себе прет.

И никому ничего не надо доказывать, даже самому себе. Это позади. Пусть хоть кто-нибудь из рецензентов возьмет да и напишет произведение, способное занять первое место в рейтинге. Вот и все.

К лету, может, выправлю окончательно «Раздумья» и отправлю Роману в самиздат. Да, в принципе, пока то да се, можно начинать уже сейчас. Пока до Эксмо дойдет, что я издаю книгу в Штатах, срок договора уже истечет. Да они уже давно все мои книги продали, в магазинах их больше нет. А мы с Романом пока поработаем над оформлением «Раздумий».

Надо бы красивого задумчивого пса найти на обложку и сделать приличный коллаж.

23.02. Вторник. – 25.

«Страх полета» получил очередную десятку. На Либ ру все то же. Звонил Кондаков, сообщил, что получил бандероль с моими книгами. Я подготовил еще распечатку «Страха», завтра отправлю ему.

Звонил еще один старый коллега, поздравлял с праздником. Пенсионер-оптимист, работает где-то в службе охраны. Но так как он оставил о себе неприятные воспоминания как о бесталанном пилоте, мне было скучно с ним разговаривать; еле дождался, когда он положит трубку. Но обменялись любезностями.

Вообще, повторюсь, контакты с бывшими коллегами для меня тягостны. Трудно понять мне, почему так важны такие контакты для «бывших». Особенно для выброшенных из армии однополчан. Особенно – для тех, кто в прошлом не блистал талантами, а то и числился явно не в первых рядах.

Видимо, я был все-таки очень закрытым человеком, несмотря на внешнюю контактность. Я эгоист, мне люди малоинтересны, кроме разве очень талантливых, ну и тех, кто имеет со мной общее дело или общие увлечения… а таких людей единицы. И вообще, встречи меня стесняют и тяготят, я стремлюсь поскорее убежать и забиться в свою норку. Я плохой, болтливый, увлекающийся и рассеянный собеседник.

Да, я не умею разговаривать с людьми адекватно их состоянию. Поэтому и написал вот эти строчки выше, об эгоизме. Это крест мой, я убегаю от людей, стараюсь откупиться от них

тем, что пишу для них книги кровью сердца… а не каждый же это поймет.

В свете того вдохновения, озарения, потока эмоций, которые дает автору творчество, – проблемы частных людей вокруг кажутся мелкими, не стоящими внимания. Если им придавать значение и отвлекаться на них – сгоришь. Но и отмахиваться от живых людей нельзя. Стараюсь все спускать на тормозах.

В сиянии того потока неземной благодати, которая наполняет душу летчика в небе, земные проблемы неизбежно кажутся мелкими и пустыми – об этом не один авиационный писатель и не один летчик упоминал.

Логика подсказывает истину: взялся творить – уходи от людей. Такой поступок – для экстравертов большая жертва, а для меня – обычный путь; я к нему готовился всю жизнь. Поистине, начинаю кожей понимать слова «у художника жизнь одинока».

Но надо молить бога, чтоб не дал растерять творческий потенциал, иначе наступит страшное разочарование жизнью. И параллельно: надо себя подстегивать, не давать мыслям застаиваться. Я еще не стар, еще не так уж болен, мышление мое еще не закостенело, думаю, что-то еще создам. Но на случай творческой импотенции надо готовить себе запасное земное увлечение.

24.02.

Ну вот, еще одна моя книга вышла в свет. Бумажный экземпляр «Страха полета», изданный в Америке, лежит на столе у Романа, он прислал мне поздравление с выходом книги и фотоотчет.

Какое чувство? Да никакого. Удовлетворение. Благодарность. Молодец Роман. Ну… и я ж тут вроде не пришей-пристебай. Поздравил его с издательским успехом.

Книга, естественно, в мягкой глянцевой обложке, клееная; таковы нынешние экспресс-технологии. Толщина 13 мм. Я и задумался: «Раздумья» по объему вдвое больше «Страха», значит, в таком формате толщина будет 26 мм. В принципе, пиндосовский клей должен выдержать. Ну, а Дневники» все такого же размера и объема, как и «Страх».

Роман занялся моим сайтом, прислал мне его скелетную схему. Ему туда нужны биография и фотоальбом. Займусь.

Он пишет, что клей, применяемый в сборке книги, эластичный, выдержит и вдвое большую толщину. Так что дело за сайтом и рекламой.

25.02.

Весь день вчера просидел за компьютером, отбирал и отправлял Роману материалы. Набьем сайт информацией, потом я потихоньку буду его править.

Я потому так тороплюсь, что Роман уезжает в отпуск на две недели и хочет запустить сайт до 3 марта.

Конечно, хочется подержать новую книгу в руках, но это детское желание. Скопировал ее фотографии в папку; этого достаточно.

26.02.

Жду от Романа вестей о сайте. Вот решился бы этот вопрос – было бы занятие. А так – ни почты нет, ни на форуме ничего интересного, ни на моих страницах никаких изменений. Рейтинги те же: первое место по оценкам и пятое в Top-40.

И все равно, живу в каком-то праздничном ожидании. Праздничном потому, что пришел какой-то успех, и видно движение вверх. Я ведь не стою на месте. Без лишнего треску качу и качу наверх свой камень, по сантиметру. А жду… Чего я жду?

Я даже мало верю в то, что оставлю после себя что-либо значимое. Таких опусов в памяти людей много, однако они в ней не зацепляются, тают, оставляя лишь впечатление. Но работать все равно буду.

Что меня отличает от стаи фанатичных графоманов? Видимо, таки любовь к людям. Я пишу вроде для собственного удовлетворения – но удовлетворение это абсолютно, на сто процентов, связано с людским восприятием моих трудов. Без обратной связи, в никуда, я писать не смог бы. У меня нет той силы духа, которая позволяет писателю слепо верить в себя. Только обратная связь подпитывает мое творчество. Но обратная связь эта идет не через разум, а через сердце. Видимо, то, что я вкладываю частицу сердца в свои творения, и есть та самая любовь. Мне очень хочется, чтобы человеку дошло, чтобы он ахнул от открывшегося ему чуда. И когда получаю скупую рецензию с незамысловатым «нет слов» или «читал и плакал» – понимаю, что множу добро. Ради этого, а не ради аплодисментов, стоит жить.

Что-то высоко взял… Но иной раз таки пронзает осознание праздника жизни, праздника, когда просто кладешь натруженные ладони на колени и оглядываешься на дело рук своих.

27.02. Суббота. – 29.

На Прозе появилась хорошая, искренняя рецензия умного читателя на мое творчество. Его крепко зацепило. Так что мои вчерашние размышления еще раз подтвердились жизнью. Именно посыл к честному труду, к профессионализму, к любви, оказывается действенным. Самолетный антураж – только яркая рамка к скромной на первый взгляд картине.

На авсиме после перерыва продолжилось обсуждение моих опусов. И проскочила информация: человек отсканировал книгу Андриевского и предлагает написать ему в личку; он вышлет. Но Андриевского уже разнесли в пух и прах. Теперь нахваливают Хайрюзова. А Хайрюзов писал тридцать лет назад; нынче же стал московским политиком, и ни одной своей книги в сеть он не выложил. Дали тут ссылку на какой-то приангарский сайт, нашел я там два его давних рассказа: ну, для детей пишет. Горыныч читал его взахлеб. Ясно дело: будучи ребенком, читал, вот и отложилось.

А я пишу об авиации не для ребятишек, а для юношей, обдумывающих и уже обдумавших житье, пишу без сюсюканья и упрощения, и пишу уже в 21-м веке. Хотя… для детишек писать – талант нужен еще тот. Тут нет равных Маркуше. Вернее… для 50-х годов 20 века ему не было равных. Сейчас дети не те. А самолеты, о которых писал для детей Маркуша, всё еще те: тот же Як-18… нищета наша.

Год назад я писал, что вряд ли найдется издательство, которое согласится меня напечатать. А сейчас я твердо говорю: мне вообще не нужно издательство, по крайней мере, российское. Со спокойной совестью отошлю его подальше. Бумажное издательское дело в том виде, в каком оно, к примеру, существует в Эксмо, – анахронизм. И совковые понятия графоманов об издании собственной книги, все эти заглядывания в глаза редакторам, эти тусовки на форумах, как выгоднее преподнести себя, – попахивают проституцией. Будущее – за интернетом.

Таки изменились мои взгляды за год.

Положительные рецензии читателей эмоциональны и поверхностны, мне как писателю от них проку мало. А вот от профессионала-редактора или критика я бы не отказался получить несколько замечаний по существу. Но раз мои опусы пришлись по душе читателю, то по существу замечаний и не будет. Ведь ниже восьмерки, по большому счету, мне никто оценку не ставит. То есть: интуиция достаточно охраняет меня от закидонов и потери контроля.

Замечания же, которые на меня сыплются, относятся даже не к огрехам литературного мастерства, которое читателю не так и важно, а, скорее к литературному отражению действительности в моих опусах. Можно было бы просто сказать: ребяты, – я, типа художник, так вижу жизнь. Однако я все равно прислушиваюсь, и мне очень больно иногда. Но… у ледокола должна быть толстая обшивка.

И прихожу к выводу, что не надо выискивать в инете отзывы. Теперь уже я могу себе позволить верить в себя. Я не графоман, и я не бесталанен.

Вся эта внутренняя работа шла интенсивно. Я понял, что мне очень мешает мнительность. Но опыт подсказывает: мни, не мни, – а следуй интуиции: она не подведет. И смело озвучивай для себя это, первое мнение – оно, скорее всего, безошибочно. Смело выказывай его… но только в случае крайней нужды. А так как нужды в высказываниях нет, то… и помалкивай себе.

Март

1.03.

Семерка, поставленная «Страху полета», подстегнула читателей: посыпались десятки. Четырнадцать десяток и одна эта семерка… как катализатор. Рейтинг мой незыблем: ближайшие конкуренты-десяточники имеют максимум по 8 оценок. Надя почитала рецензии и примолкла.

4.03.

Роман дал ссылку на сайт, он пока еще в сыром виде. Но «Страх полета» там выложен, реклама и подсказка, как купить, тоже есть. Биография выложена.

Я тут же выложил рекламу сайта на Прозе и у Мошкова. Сообщил об открытии сайта двум-трем читателям из числа особо уважаемых. Пусть теперь потихоньку расходятся круги.

У Мошкова я по количеству посещений вылез на 8-е место. Началась гонка за эмигрантом Кригером: разница 900 читателей. Думаю, к концу марта догоню. У него произведений куча, и посещаемость приличная, но потягаемся.

Гонки за рейтингом. Паранойя такая, графоманская.

21.03.

Звонил Кондаков. Прочитал он мой «Страх полета», весь в эмоциональном напряжении, и это – профессиональный пилот! Хвалит техническую сторону, хвалит сюжет, стиль… и категорически отвергает конец.

Ну, не он первый. Я объяснил ему, почему отказался от хэппи энда. Ну, пока не убедил. Он по жизни оптимист и не приемлет безнадежного конца.

Предложил я ему опубликовать «Записки пилота XX века» в интернете. Тоже не я первый. Он уже почти согласен, но инстинктивно отодвигает все это до осени, а пока занят публикацией своей новой книги. Договорились, что он пришлет мне экземпляр, а уж потом продолжим разговор об интернете.

Поговорили о Хайрюзове, Кириченко, Андриевском и Поправкине.

22.03.

В СМИ сообщение: ночью в Домодедове упал до полосы Ту-204, летел из Хургады без пассажиров, 8 человек на борту, все

живы, двое в тяжелом состоянии. Не долетели один километр до полосы, приземлились на лес где-то в районе поста ГАИ. Значит, заходили на 14R. Крыло оторвало… но крепко железо российское.

Видимость была где-то 300 м, туман. Подозреваю подныривание и уклонение влево, в сторону огней на большой дороге, примерно, как в Самаре. Опыт подсказывает, что тут не матчасть виновата, а люди. Но причину узнаем попозже… когда схлынет волна первых впечатлений и утихнет резонанс. Авиакомпания ульяновская, «Авиастар Ту», что ли.

Апрель

2.04. Пятница. +5.

На Либ ру я как-то быстренько переместился по популярности с восьмого на седьмое место; дней через пять-семь обгоню Юрия Лозу с его «Культур-мультур» и выйду на шестое место. Я как-то уже привык каждый день проверять, каков же темп моего взлета к вершинам популярности на этом сайте. Как всегда: на безрыбье…

Зачем это мне? Да все внутри себя утверждаюсь.

Надыбал тут на Авиа ру отзыв трехлетней давности на мои «Откровения»:

> «Феномен Ершова» (а это действительно феномен как в русской литературе, так и в русской авиации) вовсе не в том, что он доступно рассказывает что-то невидимое и неизвестное обывателю, и не в том, что приобщает к небу.
>
> Феномен Ершова – это умение вести разговор с читателем и с человеком. Пусть тот критик, который сравнил уровень Ершова с уровнем Донцовой, пойдёт и повесится с досады в туалете – он проспал писателя уровня Шукшина. В истории литературы таких людей единицы. Пусть в текстах хватает шероховатостей, пусть ещё не отточен до конца собственный стиль – всё это подлинного таланта заслонить не может.
>
> Почему книги Ершова захватывают так же, как в детстве захватывал Сент-Экс? Да потому что он ведёт разговор с ТОБОЙ. С каждым отдельно взятым человеком. Книга написана человеком, о людях и для человека. Она не о небе и не о профессии – она суть квинтэссенция ЧУВСТВ, порождаемых небом в профессионале. Это не мемуары, это – произведение искусства, хотите вы того или нет, и хоть те же Галлай, Гарнаев и другие авиаторы, возможно, и сильнее в силу ряда причин как пилоты – а говорить с читателем им не дано. Потому как у Ершова сложилось всё: талант, интеллигентность души(!), профессионализм (и даже не зная его лично, можно с уверенностью сказать, что

человек этот – профессионал своего дела, потому как никто другой так про своё дело, вернее, отношение к своему делу, не напишет).

P.S. «Реверсы» и прочие из-за узости собственного кругозора – слона и не приметили. Не про вас и не для вас эта книга, ребята. Тут в основе большая ДУША лежит, и отклик она находит в другой ДУШЕ. А у вас там, в том месте, видно, мелковато.

Ну, насчет сравнения с уровнем Шукшина человек явно перегнул.

И еще отзыв, ученика об учителе:

Всем интересующимся. Мне посчастливилось поработать с Василием Васильевичем в одном экипаже в течение примерно 1.5 месяцев. Сожалею только об одном, что не 1.5 года хотя бы. Это было ровно 5 лет тому назад, я после переучивания вводился в строй вторым пилотом. Вот что 5 лет назад, что сейчас, во 2АЭ ЛК АК «КрасЭйр», на мой взгляд, более половины пилотов являются учениками Василия Васильевича. Кого-то, как меня, он вводил в строй вторым пилотом, кого-то в КВС, а многих сначала вторыми пилотами и через некоторое время в КВС. Многие сейчас стали сами пилотами-инструкторами и не только на Ту-154, а на Ту-204 и «Боингах». Об этом в книгах Василия Васильевича написано достаточно, не буду повторяться, приведу лишь пример: полгода тому назад я вводился в строй КВС, так инструктор у меня был Владимир Иванович Черкасов, персонаж главы «Минеральные Воды» второй книги.

Так вот: мнения о работе с Василием Васильевичем в одном экипаже, как вы просили.

Что я бы выделил особо, что сразу бросается в глаза, так это то, что Василий Васильевич очень неравнодушный человек. Вот, казалось бы, решение принято – через месяц на пенсию, а тут подкинули второго пилота вводить, так можно было показать «на себя – вверх, от себя – вниз и кури бамбук». Так нет, мы работали, как будто и нет этого лимита в месяц, каждый полет в поте лица, и Василий Васильевич не успокоится,

пока доподлинно точно не убедится, что ты понял и усвоил.

Второе, это видимо от Бога. Потому что я не представляю, что это можно как-то выработать в себе искусственно. Это очень тонкое чувство гармонии. Все что не гармонично, не красиво, хоть мелодия, хоть полет, вызывает если не протест, то однозначно чувство дискомфорта. Отсюда постоянное стремление к совершенствованию, стремление самому все делать красиво, учить и требовать это от других. Я думаю, что ученики Василия Васильевича поэтому в дальнейшем и работают практически без «косяков», что подсознательно стремятся так же все делать красиво и гармонично, значит, и правильно.

Еще, если позволите, один штрих: на послеполетных разборах, в эстафете, просто в беседах, Василий Васильевич никогда не употребляет ненормативную лексику, ну если только когда нужно кого-либо процитировать, большого начальника, например.

По поводу книг, а особенно методичек, написанных Василием Васильевичем, мое мнение однозначное: очень интересно и полезно. Если у кого-то есть свои мысли, пишите, публикуйте. С удовольствием почитаем, обсудим.

Василию Васильевичу хочу пожелать здоровья, терпения и творческих успехов. Лучше, чем классик, и не скажешь: «Хвалу и клевету приемли равнодушно и не оспаривай глупца».

С уважением.

Спасибо, ученик!
Тогда меня еще ругали, иной раз, и за дело. Теперь молчат.

10.04.

Сходил в гараж, только вернулся – и тут позвонили мне журналюги с какого-то «Радио-КоммерсантЪ». Сообщили, что только что в Смоленске упал Ту-154, и им возжелалось комментариев. Чуть не послал их подальше, но сдержался, отпустил с миром.

Тут же залез на авиа ру: оказывается, президент Польши Качиньский летел с женой в Катынь, отдать дань памяти безвинно

убиенным землякам. Был туман, но президенту не захотелось уходить на запасной. Упали до полосы, 97 человек, вся политическая элита Польши погибла.

Никаких комментариев. Не завидую КВС, возящему высокое начальство. Земля пухом им всем.

11.04.

И еще одна катастрофа произошла, Ми-8 на Камчатке: повезли немецких сноубордистов кататься с перевала; сели на склон, сошла лавина, засыпала их. Погиб экипаж и половина туристов.

Не комментирую.

Вчера звонил еще журналист, с РЕН ТВ, кажется. Ну, человек вроде адекватный, мы с ним поговорили; он еще мне напишет. Согласился, что нечего выдавать в эфир всякую фигню, и они не будут. И слава богу, что ума хватает.

12.04.

Костя звонил вчера, делился впечатлениями о катастрофе. Оказывается, наш русский бардак проявился и при приеме зарубежного президента. Минимум там 100/1200, а туман был 400; надо было закрыться и все. Командовали военные. Дали экипажу возможность снижения до ВПР и самостоятельного принятия решения, хотя заранее предупредили, что туман и лучше уйти, дали три запасных. А поляки ж с гонором…

Я-то думал, туда навезут оборудования, отладят посадочную систему… да это и не главное; главное – обезопасить полет всеми возможными способами. Ну и выбрали способ: а ну-ка, президентский пилот, яви свое искусство! Явил.

Костя сетовал: будь вместо Тушки современный самолет, тот же Боинг, – у него аппаратура позволяет сесть и без ИЛС. А Тушка строгая, требует высокого мастерства экипажа.

Мастерство же польского капитана базировалось на полетах сначала в качестве штурмана, потом уже пилотом стал летать. Господи, кого назначают в президентский экипаж… Искал землю, снижался с большой вертикальной; РП его дважды предупреждал, потом дал команду уходить… поздно.

Эти политики набились в самолет скопом, думали ж нахватать политических дивидендов: случай подходящий! Совсем забыли о том, что полет на самолете потенциально опасен, что в интересах государственной безопасности лучше не складывать все яйца в одну корзину! Ну, урок.

Звонил еще раз тот журналист, Андрей. Поговорили о

катастрофе Лебедя. От личного контакта с ним я твердо отказался, и он расшаркался.

Снова звонят с телевидения, интересуются моим мнением. Ну, высказал в двух словах. Ошибка пилота, что еще.

Как где упадет самолет, так я сразу востребован. А потом тишина…

Костя вчера сказал, что если бы американский президент попытался надавить на пилота, то получил бы импичмент за попытку нарушить закон.

Так то ж в Штатах. А у нас всё Варшавский договор.

Снова звонили мне журналисты. Надя подняла трубку, без зазрения совести соврала, что я уехал на дачу. Бережет меня. И спасибо ей.

А еще ж будут вопросы по е-мейлу: я согласился письменно ответить кому-то из этой братии. Но там уж я постараюсь ответить максимально продуманно и объективно.

13. 04.

Ищу в интернете данные по Аркадиушу Протасюку, капитану этого Ту-154. Но проклятый зависающий интернет отнимает 90 процентов времени на ожидание, когда же он отвиснет. Нашел только то, что Протасюк – пилот 1 класса с налетом 3500 часов. Для военного летчика это достаточно много. Он вроде бы даже летал командиром… на Як-40. Но каков его налет в качестве командира корабля Ту-154? Если не дотягивает и до тысячи, а я в этом более чем уверен, то для этого типа – он летчик еще сопливый, не такому бы возить президента. Первая тысяча самостоятельных часов на любом типе – критическая. По достижении этого налета пилоту кажется, что он уже освоил самолет и знает его вдоль и поперек. Мне это известно как никому. И самоуверенных ошибок в это время не счесть.

Считаю, что он не справился при заходе. В этом и только в этом причина. Если на аэродроме нет ИЛС и не по чему контролировать глиссаду, спасет только строгое выдерживание вертикальной скорости по ОСП. Он ее не выдержал. Да и видимость 400 метров – не для захода по приводам. Судя по боковому уклонению (по сообщениям СМИ – 150 м), он по ОСП заходить не умел. Да и откуда ему, военному летчику, набраться опыта заходов по ОСП на Ту-154, сложнейшем в пилотировании лайнере.

Гонор и мальчишество.

Читая данные по экипажу, удивляюсь. То капитан летал штурманом, то штурман кончал училище бортинженером. Универсалы, блин.

Все эти обывательские мнения, что вот, мол, пилот первого класса, лучший из самых лучших, и пр. – уже в который раз разбиваются о суровую правду жизни: элементарный непрофессионализм. Опыт жизни подсказывает мне, что в президентские пилоты на постсовковом пространстве вполне можно попасть и за другие, не относящиеся к летному мастерству качества.

Один депутат сейма резко критиковал прежнего президентского пилота за посадку в Гяндже вместо Тбилиси: мол, тот не подчинился приказу Верховного главнокомандующего и пр. Пилота потом снимали, затем снова восстановили, дали медаль. А депутат этот, критик, царство ему небесное, как раз и погиб нынче в этом самолете под Смоленском, и, возможно, пилот здесь как раз дисциплинированно выполнял приказ президента… Судьба.

А то, что президенту по политическим мотивам никак нельзя было садиться на запасной ни в Белоруссии, ни на Украине, ни в Москве, известно; так что вполне допустимо, что он надавил на экипаж.

А не хрен было собачиться с соседями.

Тут дали ссылку на книгу Потемкина «Шеф-пилот двух президентов», и там как раз приводится пример, как реагируют президенты на самостоятельные, без согласования с их желаниями и ндравом, действия командира экипажа. А чем ндрав польского президента отличается от ндрава Ельцина?

Ночью снова звонили журналюги, и сонная Надя снова врала, что я на даче. Нашли, блин, эксперта. Пусть лучше вон Толбоев им растолкует, что летчики летать не умеют.

На Либ ру я потихоньку догоняю Юрия Лозу. Разница в 50 читателей, но в последние дни интерес к моим опусам резко упал. Весна, период чтения кончился, дачные заботы превалируют. Так что догоню его я не раньше чем через неделю.

Люди пишут, благодарят, желают и пр. Никто меня уже не критикует. Современные летчики или махнули на деда рукой, или до них стало доходить, что простое вызубривание многочисленных правил отнюдь не помогает в воздухе принять быстрое и верное решение, а только добавляет вариантов.

А вот разобраться в вариантах помог бы опыт стариков. Варианты-то, в основном, остались те же, только добавился

лишний груз экономических решений. Или, как в Смоленске, политических. И старики, имеющие за плечами многолетний опыт, помогли бы определиться с приоритетами. Как, например, польскому командиру при заходе надо было напрочь отбросить вообще любую мысль о личностях пассажиров. Хоть дерьмо, хоть президент со свитой: плотно закупорь в салоне, чтоб не воняло, и забудь до приземления или до ухода на запасной. А уж в наборе высоты на запасной – зайди в салон и доложи. Брось ему, в конце концов, на столик свое пилотское свидетельство – зато жив останешься. Пусть тебя отругают стоячего, чем потом оплачут лежачего.

14.04.

В СМИ интервью с отцом погибшего КВС. Отец считает его очень опытным пилотом: «Он налетал 1930 часов».

Залез я на Авиафорум. Там хоть флуда и срача нет. И нарыл! Выложили снимок места катастрофы с американского спутника. Пятно обломков залегает левее створа ВПП с явным тяготением к бетонной светлой площадке, или перрончику, который расположен ближе торца полосы, метров за 500, и слева метров двести. Вот его-то пилот и увидел, к нему и нырнул. А потом опомнился, заломил крен вправо, дал взлетный… при вертикальной около 10 м/сек – поздно.

Один в один – самарская катастрофа.

Ну, спецы на форуме как всегда приводят самые навороченные версии. А я, старый пес, теперь прекрасно представляю всю картину. Главное, я сам так покупался не раз, и в книге своей целую главу этому посвятил.

Но это же слишком просто!

Ага. Смерть всегда приходит просто. И бедный капитан Аркадиуш Протасюк так, видимо, и успел подумать в последнюю секунду своей жизни: «Как это просто…»

15.04.

С почты принесли мне бандероль с новой книгой академика Пономаренко «Нравственное Небо». Я польщен. Такой великий ум – и снисходит ко мне, сирому, только потому, что мне тема нравственности тоже близка. Надо позвонить и поблагодарить.

Вчера озвучил на авиа ру свою версию катастрофы. Абсолютное большинство откликнувшихся меня полностью поддержали, и очень активно; благодарили за выступление.

16.04.

Всё, пошли мои комментарии гулять по интернету. Собственно, я единственный пилот, кто дал похожую на правду версию. Я разрешил цитировать. Шурави мне написал по этому поводу письмо, я ему кое-что разъяснил, попутно сделал комплимент его творчеству. Он умница.

Письма идут и идут. Отвечаю и отвечаю. Молодой военный летчик, командир Ил-38, очень рад контакту, пишет письмо за письмом. Ну, кое-что берет на вооружение из моих методов, как я понял.

Надя на работе похвалилась, что ее муж – «тот самый» Ершов. Уже просят почитать «Аэрофобию», ну, дал последний оставшийся экземпляр. Заныкают ведь.

На форуме озвучили налет экипажа. КВС налетал чуть за 3500, из них вроде бы на Ту-154 около трех тысяч.

В качестве кого? Каков у него командирский налет?

Второй пилот имел налет на «Ту» около 500 часов, штурман всего 59 часов, бортинженер 300. «Опытнейший президентский экипаж». Правда, ходят слухи, что этот полет был вообще первым самостоятельным полетом данного командира с президентом на борту. И последним. С таким вот экипажем… Считай, капитан в одиночку заходил.

Опубликовано сообщение человека, которому уже дали прослушать кабинные переговоры. Экипаж, по его словам, был нацелен только и только на посадку. Об уходе и разговора не было.

Синдром «Держи козу?» Скорее всего, да. Сильнейшая мотивация сесть во что бы то ни стало.

На РЕН ТВ токовище о нашей авиации; ну, шоу. Выступал Толбоев, с пеной у рта, как всегда; на форуме все в голос плюются.

Вот-вот. Пусть Толбоев им все и объяснит.

На Либ ру я обошел Лозу еще вчера и теперь занимаю по посещаемости шестое место. Впереди меня только несколько городских острословов, типа Веллера: Кригер, Виноградов, какой-то Осанчес; затем идет пчеловод Лазутин. И высоко над всеми вознесся Великий Гуру рефлексирующих горожан, верующих во всякую псевдорелигиозную галиматью, – некто Маслов.

До Кригера мне идти долго: 1600 человек; до Виноградова 3200; до пасечника аж 4800; до Осанчеса 6500.

Великий Шизофренический Учитель Маслов парит надо мною на высоте, равной 31 600 читателей. Ну, такое время, что откровенные, наглые авантюристы без труда овладевают ослабленными умами массы недужного городского жителя.

Ничего себе: за два с половиной месяца я по читаемости поднялся с 14 на 6-е место.

Как самолет упал – тут же к Ершову увеличивается интерес.

По Яндексу в блогах буря: все приводят и обсасывают мою версию катастрофы, с прикрепленным спутниковым снимком. Что ж: я получил дополнительную рекламу. Украшают меня самыми уж превосходнейшыми эпитетами.

Широко известен в узких кругах… ох, широко.

Пообщался с Владимиром Александровичем по телефону, поблагодарил за книгу, обсудили катастрофу… ой матерится генерал… Мнение у нас с ним одно: пацаны искали землю, а это – не тот самолет. И нашли.

18.04.

Все листаю разные авиафорумы, ищу отклики на свой комментарий. Ну, в общем, моему авторитету верят, но есть и скептики, и просто недоброжелатели, особливо из армейской среды. Есть дотошные некомпетентные предполагатели и выдумщики галиматьи; эти, особенно, – из симмеров. Пилоты, за исключением легкоперых из-за бугра, молчат. Забугорные молодые асы хают скопом всю совковую школу. Идет яростный срач.

А у меня душа болит за точность моего прогноза. В том, что пилоты нырнули в поисках земли, не сомневается практически никто, и уже в одном этом я прав. Не сомневаются и в слабом профессионализме экипажа – я резко, но реально остудил горячих приверженцев понятия «президентский экипаж» и «лучшие из лучших». Все и так поняли, что далеко не лучшим летчикам армейские генералы доверили возить президента.

Я переживаю за версию, что летчики купились на светлое пятно перрона. Там столько приведено уже схем, снимков срубленных кем-то еще за два километра до полосы березок, что задумаешься. И еще эта ложбина перед торцом, куда, по мнению очень уж дотошных расследователей якобы нырнул самолет, следуя сигналам радиовысотомера. Это явное дилетантское мнение нынче превалирует. И грустно становится за то, что никто не может объяснить подробно, почему такого в принципе не может быть, если пилот хоть немного умеет летать.

Я свое слово сказал. Теперь остается только ждать результатов расследования… и как же это тяжело.

20.04.

Что интересно. На заре кинематографа, когда в развитии личности литература еще играла ведущую роль, эдак, до 60-х годов, литературные произведения были витиевато-описательны, глубокомысленны, многословны, многоплановы, с явным прицелом на духовное развитие; кинематограф же, за редким исключением, не поднимался выше познавательности и развлекухи. Постепенно мастера кино создали глубокие шедевры, по эмоциональному воздействию на человека соперничающие с лучшими книгами. А затем пришло телевидение, измельчившее и забившее сиюминутным мусором вечные истины. Книга стала деградировать и уходить от реализма в глубокомысленно-бессмысленное и развлекуху, а фильмы стали мылиться и набухать пеной мелочевки и натурализма. Теперь старые фильмы кажутся нам недоговоренными, старые книги – слишком многословными… а сами мы привыкли уже к тележвачке, сдобренной чужими слюнями.

В интернете тупое топтание вокруг катастрофы. Никаких новых данных нет, жуют мой комментарий; на одном из блогов на меня яростно напал какой-то военный авиатор, причем сам – не пилот и не штурман, а просто тупое армейское самоуверенное дерьмо: «я все знаю на сто процентов, и нечего меня тут переубеждать». Ну, его осаживали, осаживали… да бесполезно. Сапог, в худшем смысле этого слова. Просто с ходу облил меня грязью: типа, я о Ершове вообще не слыхал, и в летной книжке, мол, у него туфта, столько не налетывают; но чё он так об себе понимает – гражданский… а я, мол, за время своей службы этого начальства столько перевозил…

Ага. ТЫ перевозил.

Читаю Пономаренко. Продираясь сквозь специфику и обычный его тяжелый язык, напиваюсь Правдой. Молодец он, умница, душевный, смелый, порядочный Офицер. Такими личностями во все века держалось Отечество.

21.04.

По катастрофе – как всегда. Тянут, тянут, все не решаются, как сформулировать, чтобы никому больно не было, а все свалить на экипаж. Тут очень высокая государственная политика… ищут

обтекаемые формулировки.

Если сказать, что пилоты летать не умеют – то кто и где их учил, и по чьей методике, господа русские?

Если сказать, что военный РП насильно не угнал президентский борт на запасной, то что у вас за руководство полетами и где забота о безопасности?

Если сказать, что Великий Президент Качиньский, похороненный в святом месте рядом с королями, пинал в спину летчиков, то какой же он великий?

Если сказать, что аэродром Северный не очень пригоден для приема президентского самолета в плохую погоду, то претензии надо предъявлять российскому руководству.

Короче, узел вопросов, который срочно надо распутывать. И тянуть время, пока не схлынет ажиотаж, как всегда. Будут валить на ошибку пилота в экстремальной ситуации.

Кто вспомнит уже о Перми, Самаре, Иркутске, да даже о Домодедове? А вдруг (не дай бог!) упадет новый самолет… сразу схлынет интерес к польскому президентскому экипажу, который летать не умеет… тогда в уголке газеты можно было бы озвучить версию – и общественный резонанс будет слабый.

Общее число моих читателей на Либ ру и Прозе подходит к 20 000. Да еще книги мои, изданные тиражом около 70 тысяч, да резонансные круги, – думаю, тысяч сто читателей у меня уже есть. Это я еще не учитываю тех пользователей интернета, которые уже лет пять читают меня во множестве виртуальных библиотек и которые, собственно, сделали мне имя.

Ну, пусть сто тысяч. Сто тысяч человек, которых торкнуло в сердце мое слово. Пусть хоть сто тысяч – это уже немало. А круги расходятся.

Я все больше проникаюсь презрением к цивилизованной Европе. Она подвержена сплетням, как старая бабка. То была сплетня мирового масштаба про мифический свиной грипп, на котором нажились аптекарские, теперь вот сплетня об ужасном исландском вулкане с непроизносимым именем Eyjafjallajokull, по-нашему Эй-яф-йал-ла-йо-кудль… прости господи. А ну-ка, десять миллионов пассажиров на неделю застряли в аэропортах из-за коллективной трусости авиационных чиновников! И кто выгадал от этого? И какие убытки понесли авиакомпании?

Гарнаев пишет на форуме: мол, нынче четырежды пролетал над этим вулканом – ничего там страшного нет, ерунда. Провокация.

Меня уже по этой теме тоже дергал журналист; я дал

осторожное интервью о возможном влиянии пепла на полет, но предостерег от слишком истового отношения к гипотетической опасности.

Ну, уже успокаивается; начали летать. Но кому это было выгодно? Главам государств, которые под благовидным предлогом не хотели участвовать в похоронах одиозного польского президента?

Листал-листал я интернет, искал новости о себе, любимом, кое-чего новенького нашел… и вдруг справа в поле зрения всплыл директ: «Озон, Ершов, «Страх полета», на заказ». Открыл страницу: Озон предлагает мою повесть… аж за 1074 рубля. Во!

Видимо, Роман действует, как-то нанюхал канал. Но дороговато, ой, дороговато!

За морем телушка – полушка… да рубль перевоз.

Открыл ссылку Озона «Все книги В.В.Ершова»: точно – в длинном списке крайняя моя повесть «Страх полета», фотография, ISBN, мягкая обложка, 188 стр., вес 303 г, издательство Blue Dot Books 2010 г., ожидаемое поступление на склад 12 мая.

Что ж, я рад. Пусть хоть немногие, но самые верные мои почитатели смогут приобрести книжку.

22.04.

С утра по телевидению мельком объявили, что расшифровка речевого регистратора завершена, переговоры экипажа будут опубликованы. Днем тишина. Скорее всего, больше об этом и не скажут. Но я знаю, где искать: на официальном сайте МАКа. Пока там нового ничего нет.

А меня гложет: прав ли был я со своим предположением о причине катастрофы, которое уже обсосали на всех углах.

На форуме идет спор между двумя старыми пилотами, «сапогом» и «пинжаком». Хочется вмешаться… сдерживаю себя. Вася, зачем лезть? Что ты кому докажешь? Сиди, наблюдай, молчи, улавливай тенденцию.

А тенденция проста: дело идет к выхолащиванию той тонкой прослойки драгоценного профессионального гумуса, на которой возрастает истинное летное искусство. Грядет профанация, формализм, утрата чувства полета летчиком, операторский подход. Вот такая тенденция.

26.04.

Влез-таки я в спор пилотов; теперь тщательно подбираю

слова. Мне потихоньку открывают глаза на новые технологии; я упираю на здравый смысл, не лишний при любых технологиях, на предпосадочную подготовку, на действия при внезапных отказах автоматики. Интересные варианты, оказывается, давно практикуются экипажами разных ведомств… а я, в шорах своих, старый мерин, ограниченный и туповатый, – туда же.

Но пока хватает сил бежать рядом с жизнью, облаивая бешено крутящиеся ее колеса, я чувствую себя живым пилотом, капитаном, человеком, который хоть где-то, хоть чуточку еще кому-то нужен, а не замшелым истуканом из прошлого. Я пытаюсь ставить перед молодыми летчиками вечные вопросы безопасности, которые должны перевешивать азарт и эмоции молодости, самоуверенность и эйфорию пацанов, дорвавшихся до Полета.

Две ветки на форуме, на которых я выступаю. О взаимодействии экипажа и о различных видах авиагоризонтов. Все-таки я – магистр форума, значит, надо здесь появляться. Стараюсь выступать весомо и по существу, но не часто.

Наконец-то разделался с почтой. Скорее бы угас этот ажиотаж вокруг катастрофы.

Ковыряюсь в записях из блогов на Яндексе, касаемо моего комментария. Уж всяко его обсосали. Процентов 30 не верят, большинство же согласны со мной.

А я себе и думаю: потом причина окажется еще более банальной, примитивной и удивительно простой. Может, тупо нырнул, просто не справился с пилотированием, понял, что п… ц, крикнул «Матка боска!», и все.

Но почему? Почему он так энергично отвернул влево? Почему он туда двигался, вот вопрос. И я иной причины, кроме как стремления в сторону показавшегося впереди слева пятна перрона, не вижу. Приводимые доводы невежественных аналитиков, что с малой высоты невозможно увидеть перрон, находящийся левее полосы 250 м, неубедительны. Я летал и знаю, как землю можно увидеть сквозь приземный туман, и знаю, как этот туман может выглядеть: допустим, впереди молоко, а слева разрывы или разжижение. Он мог увидеть перрон с ВПР, где-то за 1300 м до торца. Это на старте давали горизонтальную видимость 400, а с воздуха, наклонной видимостью, просматриваться вполне могло. Стал отворачивать влево и энергичнее снижаться: пятно-то оказалось гораздо ближе, чем он рассчитывал; назревал перелет! А по мере углубления в молоко тумана (это какая-то пара секунд) видимость пропала. Пока тык-мык – вот она, земля!

Хватанул штурвал, сунул газы, срубил березу, промелькнула дорога, АУАСП сработал… а рельеф-то повышается… Понял, что всё, смерть…

Но если он начал рубить березы еще дальше, на траверзе БПРМ, то получается, что нырнул он гораздо раньше? Тогда вообще цыпленок.

Не наработался стереотип уверенности, что если хорошо подобран курс, то полоса покажется строго впереди. Неуверенность первого года командирства: «Может, я чего-то недопонимаю, что-то упустил, где-то ошибся… Ага! Вон! Слева! Промазываем!» И холодок в животе, мгновенно переходящий в панический страх, и дерганье, и полон рот земли. Эх, пацан, пацан… Аркаша…

Тем и отличается волк от щенка: уверенностью! Неужели их командир полка, прямой начальник президентского экипажа, не понимал этого, когда отправлял пацана в туман? Или и ему было приказано: давай быстро экипаж, любой ценой!

Сволочи эти политики, и сраколизы их тоже. А полковника – под трибунал.

28.04.

Все сомневаюсь, соглашаться ли ехать свадебным генералом на эту встречу форумян на Волге. Людям, конечно, хочется вживую взглянуть на «этого самого Ершова», но мне-то какой смысл? Даже если нам с Надей и оплатят все хлопоты – зачем?

Белов прямо пишет, что «свадебный генерал» – таки да; но, мол, дедушке еще есть что сказать. А что там говорить. Ну, доброжелатели высыплют комплименты, ну, расшаркаемся. Надо будет толкнуть речь. А о чем говорить, если я не убежден?

Я сомневаюсь и все никак не могу выразить свое отношение к ситуации в нашем ведомстве. Я пока уверенно не могу определить тенденции. Я не могу строить прогнозы. Для всего этого мне не хватает элементарных экономических знаний, а также опыта современных расчетливых отношений между людьми. Я не знаю современного прагматичного человека изнутри.

Все это не дает мне уверенности в своей правоте, а значит, я просто не имею морального права выступать всерьез. Лепетать же что-то наивное, подобное речам Валентина Распутина на литературном курултае с Путиным, я не хочу. Я уже лепетал подобное на организованной Беловым встрече форумян авиа ру в «Баскервиле»; тогда речь моя явно не стала явлением в среде любителей авиации.

Короче, я на распутье.

Нет, тысячу раз прав Сергей Иванович Окань, сказавший, что «Ершов своими произведениями закрыл славную страницу нашей авиации, куда возврата нет».

30.04.

Польский премьер выступил по телевидению о ходе расследования. Ни слова нового. Тянут время: надо, мол, восстановить всю картину целиком; преждевременные публикации могут повредить следствию…

Да уже и так всем стало ясно то, о чем я сразу сказал: не стройте иллюзий относительно слов «президентский экипаж», «пилот первого класса» и «лучший среди лучших». И не принципиально, купились ли они на перрон или рыскали на малой высоте, как ежики в тумане. Факт непрофессионализма налицо. И налицо же факт отношения властей предержащих к уровню подготовки тех, кто их возит. Может, задумаются.

Пошли по шерсть, а вернулись остриженными наголо.

Май

2.05.

Вернулся с дачи, залез в интернет: 19 писем. Успел только прочитать все, отвечу позже. А на форуме всё обсуждают ветку про индикацию авиагоризонтов, Денис там до посинения спорит, мне три письма прислал.

Ветка же про «командира на лихом коне», диалог «сапога» и «пинжака», заглохла.

И еще новая ветка: обсуждают мою статью о двух философиях полета, очень активно. Есть ссылки на мой сайт и выложенные на нем статьи.

Ну, пусть пока выпустят пар. Я должен выдержать большую паузу.

Денис на мое предложение прислать ему книги академка согласился, сообщил свой адрес: ему и лестно прочитать книги Пономаренко, и хочется с ним самим подискутировать, доказать свою правоту. Обещает потом книги прислать назад. Зачем? Ему, как мне кажется, они нужнее. Может, потом, по прочтении, ему легче будет общаться с академиком, если жизнь их сведет.

А я все размышляю о том, что влез уже не в свое дело. Мнение молодежи как-то ясно прозвучало в одном из постов: хорошо было бы выкинуть на помойку все совковое, отжившее, что тянет нас назад.

И престарелого Ершова в том числе, добавил бы я.

4.05.

Весь вечер вчера отвечал на письма, остались только от Дениса; над ответом надо подумать. Сегодня с утра еще девять. Пишут, в основном, подростки и думающая молодежь. Благодарят за книги, за откровенные статьи.

Я-то что. Я просто катализатор процесса. Народ пытается определиться, в какую же сторону принять решение. Споры идут, но превалирует всеобщее раздражение, выливающееся в остервенелый лай по личностям. Мои статьи и выступления задают направление спору; тогда все прекращают срач и, поливая уже мою личность, попутно поднимают темы, достойные обсуждения.

Полаивание из заокеанских подворотен в шуме всеобщего спора я уже научился различать. Пусть себе тявкают. Мне важно, чтобы именно наши молодые люди задумывались.

Таков и лейтмотив основной массы писем. Стараюсь отвечать

по существу каждому собеседнику. Получается очень кратко, скорее сухо. Но у меня просто нет времени размазывать.

Теперь идет активное обсуждение моего «Письма молодому человеку», аж на шести страницах. Срач сплошной, как всегда, перешло на личности. Зло взяло, я попытался вернуть ветку к теме.

Однако популярность, блин.

За день снова два десятка писем; да еще сдуру согласился, чтобы Сергей Иванович Окань затащил меня на Мой Мир… тут же набилось новых «друзей», короче, новая головная боль. Сбросил он мне кучу песен… а я уже далек от песенной романтики.

5.05.

Ага. Нет романтики. Начал слушать, правда, не Захарова, а Смирнова, про старый самолет… что-то слеза прошибает. Выключил. Старый становлюсь, сентиментальный.

Из Моего Мира тут же ушел, плюясь.

С утра отвечал на письма. Что-то много болтовни с одними и теми же.

В блогах идет обсуждение «Письма». Все всё понимают. А круги расходятся. Как бы меня не взяли за задницу: мол, базар фильтровать надо…

Да, собственно, я говорю только о том, что и так всем известно. Правда, люди удивляются, как это Ершов так быстро изменил взгляды.

Я их изменил не сразу, а за восемь лет. Восемь лет на земле – и стало, наконец, ясно, что авиации не воскресать. Главное в нашей стране – газ и нефть. Основной вид транспорта – трубопроводный.

6.05.

Все обсуждают мое «Письмо» в блогах. Письма идут и идут. Оказывается, я становлюсь известной личностью. Сегодня какой-то военный летчик прислал несогласное письмо: мол, что ж вы, Василь Василич, делаете – так же ж нельзя; ну читайте же Бердяева, позднего Зиновьева, и пр.

Ну, он, видимо, один из тех немногих, кто «шагает в ногу», я так ему примерно и ответил, очень вежливо. Патриёт, блин,

философ. А все кругом, выходит, дураки.

Многие сочувствуют, видят в «Письме» отчаянную тоску. Ну, тоски нет, я уже все пережил, но мое видение проблем невеселое. Я принимаю это как еще одно разочарование из многих в жизни. Ну и что.

Но вопросов типа «а хто такой этот Ершов» уже никто не задает. И на форумах, в общем, никто меня не облаивает, за исключением забугорных перерожденцев, которые этим действием как бы символически укрепляют свое широкое приятие вожделенного западного образа жизни. Я на них вообще внимания не обращаю, да их и окорачивают тут же.

7.05.

«Философ» прислал письмо: тон уже пониже; я же попросил у него в двух словах описать эти самые пути, которые он видит, изучив Бердяева.

Вообще, ко мне все относятся с сугубым уважением, Видать, я что-то важное для людей таки сделал. Ну, большего пусть не ждут: я уже выдохся. Надо стать незаметнее.

А куда ж незаметнее, когда и Олег смущенно так сказал: «Ну, вы и выступили» – или что-то в таком роде. Я ведь и не думал выступать; я выступил по Смоленску, и все восприняли это как само собой разумеющееся. А потом кто-то надыбал мой персональный сайт – и пошло-поехало.

Ну, сейчас волна схлынула, слава богу, а то было по 20 писем в день.

11.05.

С утра ответил на все письма. Роман прислал новые варианты обложек к «Раздумьям» и договор; я его кое-чем озадачил по сайту.

Мой сайт за месяц посетило около 7 тысяч человек, из них около 300 – из зарубежной диаспоры.

13.05.

В Триполи упал на посадке А-330. Там заход с курсом 90, аккурат против восхода солнца, утром, дымка, вертикальная 90 метров, ИЛСа нет… Я вспоминаю заход против солнца в Мирном в ясную погоду – ни хрена земли не видно было, садились по отсчету радиовысотомера. Видать, ливийцы не справились в таких условиях – на родном аэродроме. Погибло 105 человек, один мальчишка чудом уцелел.

Ну, эта катастрофа на время отвлечет от набившей оскомину смоленской; а там затянется-забудется… тогда где-нибудь в уголке тихонько напечатают отчет МАК. Да уже никто и не сомневается в той версии, что я озвучил в сети. Другие версии увяли.

Вчера тут сбросил мне один высоколобый этолог «интересную», по его мнению, книгу и просит «в свете прочитанного» ответить на вопрос, к какому этологическому рангу я причисляю себя как пилот.

Они там думают, что для меня этология представляет сугубый интерес и что прочитать и переварить эту галиматью для меня – раз плюнуть. Я вежливо ответил, что мне это тяжело, и отослал его к своим книгам, чтобы он перечитал их – и «в свете прочитанного» выискал ответ на свой вопрос.

То мне философию впаривают, то этологию. А я интроверт, и мне отношения и ранги червей в нужнике неинтересны. Хотя книгу скачал, пороюсь.

14.05.

На Либ ру я за месяц обогнал Лозу на 2000 читателей. Зачем это мне? Да… греет душу. Тщеславен я.

Письма регулярные мне пишут всего несколько постоянных корреспондентов. Всем им я даю понять, что ухожу в себя, что общественная жизнь меня не интересует, по крайней мере, мелочевка. Остальных отфутболиваю безупречно вежливыми отписками.

На форум вылез – через некоторое время ветку стерли. Срач идет, грызня, моментальный переход на личности. Короче, все не то, все не так. Мучаюсь, верна ли моя версия катастрофы. А что: слово не воробей…

Ну, ладно, пейсатель, а когда же ты собираешься наваивать новую шедевру? Что-то быт тебя заедает.

Писать надо, пока есть здоровье. Вот и мечтай, чтоб муза шизонула, пока моск еще не выветрился.

Книгу, сброшенную мне этологом, пролистал: высокозаумная для меня ерунда. Выбросил. А для кого-то же это – смысл жизни, А моя летная наука для него – такая же заумная ерунда. Ну так я ж и не навязываю. Не хочешь – не читай. Тем более, я лишних вопросов людям не задаю.

Этология – наука о поведении особей в стае. А я – сам себе. Я бесконфликтен, равнодушен к иерархическим рангам, мне

общество неинтересно как стая. Мне интересны личности, способные выжить в одиночку. Видать, слишком в детстве увлекался Джеком Лондоном и «Тружениками моря».

Никита тут сбросил мне отрывок из Ницше; я не смог раскодировать файл, полез в библиотеку Мошкова. Открыл Ницше наугад: «О пользе и вреде истории» и сразу захлебнулся в бурном потоке чужой концентрированной мысли. И вспомнил свои детские болезни, когда лежал с температурой, в бреду, – и самым отвратительным в бредовых галлюцинациях было повторяющееся видение массы хлебных буханок, заваливающих меня со всех сторон и удушающих запахом. Вот и здесь такой же плотный поток концентрированной мысли, в малых дозах даже приятный, но в массе своей удушающий мозг. Я не способен переварить сразу такую массу хлеба.

А иные люди читают и наслаждаются. Я же против них – ну чуть не животное.

Но что дали эти люди другим людям, прочитав тугую массу чужих мыслей?

А что дал я?

Что интересно. Гоголь, давший людям прекрасные, простые и доступные произведения, вызывающие наслаждение, в то же время писал и религиозно-философские вещи, которые по концентрации мысли наверно превосходили его литературные произведения, – но кому они нужны, кроме специалистов?

И теологические дебри меня отнюдь не привлекают. А сколько миллиардов слов сожжено…

Стремление к сложному еще не означает выдающихся качеств личности; это может быть только поиск. И многие этим и ограничиваются в молодости, оставив потом высоколобые попытки ради житейских забот. А иные так и остаются в этом философском мире… и что это им дало?

Ну, я-то ленив от природы, поэтому вглубь и не лезу. Я – обезьяна. А бедные мои читатели считают, что мне покорны философские вершины. А я ведь не хочу поддерживать этот самообман, на всех углах кричу о том, что необразован, – нет, все равно пишут как умному.

18.05.

На авторской ветке про смоленскую катастрофу начал выступать какой-то шизофреник, типа Олега Т., уже всем надоел своими стишками и националистическими бреднями. Я попросил админа забанить его, мне унизительно там присутствовать. Вот жду результата.

Написал мне письмо еще какой-то активный по жизни мужик, видать, из бывших офицеров, ныне председатель ТСЖ. Завлекает в болтологию о политике. Я вежливо отказался. Он еще, оказывается, летает в аэроклубе. Ну и пусть себе летает.

19.05.

По моей просьбе, а может, и не только по моей, на форуме админ мгновенно снес ветку о гибели президента, заодно закрыл ветку и о «Письме молодому человеку». Ну, ладно, там говорить уже не о чем. Он, видать, тянул время, пока кто-либо из форумян не попросит снести… ну, дипломат.

Меглинский просит опубликовать «Письмо» в своем журнале. Думаю.

Подумал и разрешил. Раз оно уже выложено в сети, то чего уж там. Объяснил историю его появления.

У меня в сети нашелся доброжелатель, выкладывающий в блогах по одной мои методички. Систематически, одну за другой. Что ж, дополнительная реклама. По крайней мере, станет меньше людей, с апломбом утверждающих, что Ершов, мол, сам летать не умеет, а туда же, комментирует.

Вообще, меня много цитируют, выкладывают главы и даже целые книги, в том числе и «Практику полетов». Грех обижаться. Думаю, что у подавляющего большинства читателей сложилось впечатление о Ершове как о достаточно авторитетном профессионале, наделенном к тому же и некоторыми литературными способностями. Да, собственно, я и не парюсь по этому поводу, тут все ясно.

Единственно, надо всячески удерживаться от свойственной старикам болтливости, стараться облекать мысль в возможно более лаконичную и понятную форму. Это моя беда: в разговоре я многословен и могу забыться. Вот именно поэтому я избегаю прямого общения. Лучше общаться через интернет и остаться в памяти человека солидным, авторитетным Капитаном, чем, забывшись в эйфории визуального общения, брызгать слюной и прослыть старым болтуном.

Это я здесь, в дневнике, выбалтываюсь, выпускаю пар.

Анодина провела пресс-конференцию МАК по Смоленску, вот только что показали фрагменты в «Вестях».

Экипаж, оказывается, был сформирован с бору по сосенке за несколько дней до катастрофы. Тренажерной подготовки экипаж никогда не проходил. В ВВС Польши вообще нет программ

подготовки летного состава на Ту-154.

В полете им несколько раз давали нелетную погоду, и на снижении дали туман 400 метров. В кабине в момент катастрофы находились двое посторонних.

Так почему все-таки «лучший из лучших» экипаж допустил ошибку?

Моя версия в части недоученности и неподготовленности экипажа оправдывается не на сто, а на двести процентов. Ну, поляки… несурьезный народ.

Они думали, что на Ту-154 можно на шармачка летать, царство им небесное.

20.05.

Все обдумываю результаты предварительного отчета МАК. Картина проясняется все больше и становится все банальнее.

Когда я предположил, что экипаж купился на перрон, я все-таки думал, что они хоть умеют летать и заходили по ОСП + РСП как полагается.

Оказывается, нет. Опубликованные данные о налете экипажа шокировали. КВС налетал всего 3480 часов, из них на Ту-154 – 530; какой у него самостоятельный, командирский налет на нем – не сообщается. Второй пилот имел, соответственно, 1900 общего, из них 160 на Ту. Штурман – 1070 общего, 30 на Ту. Бортинженер вообще: 290 и 235 соответственно.

То есть: даже не пацаны, а вообще детский сад. Ни о каком опыте заходов по приводам говорить не приходится совсем. Они только-только учились работать с аппаратурой, осваивались на рабочих местах.

Инструкции по взаимодействию и технологии работы экипажа Ту-154М в ВВС Польши нет. Летают по РЛЭ, как бог на душу положит.

Тренажерной подготовки экипаж не имел.

То есть: никакого летного опыта, тем более, опыта ситуаций и принятия решений на этой машине у экипажа не было.

В полете в кабину все время шмыгали посторонние. К моменту катастрофы там находились и разговаривали двое: начальник службы протокола президента и главком ВВС. По крайней мере, они там были в момент пролета ДПРМ, разговор записан.

Как должен был чувствовать себя экипаж, впервые попавший в такую ситуацию: впереди туман, в спину дышит генерал, они говорят ему, что в таких условиях посадка невозможна, а он понужает: покажите этим русским, как надо садиться.

Вылетали они без прогноза и без фактической погоды: вылет

в никуда. Прогноз был по аэродрому вылета (на хрен бы он им нужен?), по запасным, и по трассе (на хрен и этот прогноз?) Но по аэродрому посадки Смоленск не было ничего. Спешили: задержка была на полчаса, потом еще на полчаса. Протокол торопил.

На снижении им четыре раза давали туман 400, а за 4 минуты до катастрофы севший на полтора часа раньше польский Як-40 предупредил, что ухудшилось примерно до 200. Они уже прошли дальний привод.

Заходили не на руках. Рука еще не набита, тем более, по приводам, поэтому КВС крутил автопилотом, да еще и с включенным автоматом тяги. Они попросили контрольный заход для определения фактических условий. Им разрешили, предупредив, чтобы с высоты 100 метров (минимум погоды), если не увидят землю, были готовы к уходу на второй круг.

Вполне возможно, что они заходили по давлению относительно уровня моря, как принято в крещеном мире, а значит, высотомеры завышали на 280 метров. И снижаясь, они ожидали показаний высотомеров 100 метров, как предупредил их руководитель полетов. А он, выходит, должен был их еще заранее предупредить, что вы же, ребята, готовьтесь уходить с высоты 380 метров, это будет как раз 100 метров относительно порога ВПП, да на радиовысотомер поглядывайте, детки.

Они шли, в общем, по курсу, чуть левее оси ВПП. Пересекли высоту 100 метров относительно порога ВПП и продолжали снижаться дальше. Сработала TAWS (аналог нашей ССОС), два раза: «Впереди земля!» Потом, за 18 секунд до смерти, она выдала сигнал «Тяни вверх!» Они продолжали снижаться.

На высоте 300 или 280 по давлению 760 под ними замелькали березы. Они выровнялись и пошпарили над ними, в смятении от того, что что-то не так, что-то упустили в расчетах. В этот момент кровь ударяет в уши. Шок продолжался несколько секунд, пока в неокрепшем командирском мозгу не сформировалось окончательное понимание ситуации: КОНЕЦ!

Это было самоубийство. Перед ближним приводом, идя на автопилоте на высоте нескольких метров, левее оси 40 метров, начали рубить веточки берез. Пацаны ничего не понимали. Снизились уже ниже уровня ВПП на 15 метров, там ложбина перед ВПП. Шарились, как ежики в тумане. Что они надеялись там увидеть? Правильно, березу.

Перед тем, как увидеть березу, когда по крыльям хлестнуло первый раз, за 5 секунд, а это 400 метров, командир все-таки пересиливанием отключил автопилот, взяв штурвал на себя; через секунду добавил газы, отключив автомат тяги… и тут перед ними выросло дерево. Тогда он понял, что п…ц, и сказал: «курва!»

Он принимал решение слишком долго и не успел уйти от березы.

Когда левое крыло отлетело, самолет стало кренить, траектория несколько отклонилась еще левее от оси, дальше самолет зацепил обломком крыла за землю, его крутануло влево, он перевернулся на спину и рассыпался. Вот почему пятно обломков так отклонилось влево.

Я ну всё предполагал, но то, что президента везли ничего не соображающие мальчишки, не умеющие летать, предположить не мог. А оно вот как там у них оборачивается.

Из осторожности я все-таки озвучил тогда в сети версию, что истина может быть еще банальнее и проще.

Ну уж, проще некуда.

Так ведь на Ту-154, с его размахом 38 метров, на автопилоте над березами не летал еще никто. Мальчики, видимо, не знали, что этого делать нельзя.

К счастью, «смерть в авиакатастрофе легка и безболезненна».

21.05.

Пришлось снова выступить на форуме, объяснить, почему я тогда предположил, что экипаж купился на перрон. Теперь обсуждают мое объяснение. Все со мной согласны, что экипаж неопытный. С Авиафорума пришло письмо, просят дать пространный комментарий по отчету МАК. Два часа писал, отправил. Заодно пропиарил свой сайт и «Практику полетов», в частности.

Дима Чеботарев прислал письмо. Летает уже вторым на А320, платят мало, в Уральских линиях жесточайшая эксплуатация. Советую ему подумать, как сбежать в Москву. Но он счастлив, что пробился в «Большущую авиацию». Я и радуюсь за него, и тревожусь.

Казалось бы, кто они мне, эти ребята? А вот… приручил, душа болит.

24.05.

Утром уехал на дачу, лишь бы в этом интернете не сидеть.

И то: домой вернулся – меня снова ждут два десятка писем. Самым значимым было письмо от летчика, генерал-лейтенанта в отставке Виктора Сокерина. Тоскует мужик на пенсии. Поводом к общению послужили мои комментарии к смоленской катастрофе, а потом зацепились языками, настрочили друг другу писем, в которых главное – обоюдное понимание гибели и нашей авиации,

и некогда сильного государства.

Я не смог удержаться, чтобы не высказать косвенно обиду на «сталинских сапогов», которые дружно облаяли меня за «Раздумья». А теперь вот оборачивается так, что и летчики-генералы мне пишут, да еще такую прозу армейской жизни вываливают, что волосы дыбом…

Ну да этим не гордиться надо; об этом надо горевать.

Авиационное сообщество на всех форумах распространило мои комментарии и размышления. И все со мной согласны.

И оборачивается так, что все молчали или обсуждали детали, строили всякие умственные предположения и косились друг на друга. Один Ершов прямо и сразу сказал, что король – голый. А теперь все согласны с моим мнением.

Дедушка, ты в авиации авторитет. Понимай это, знай себе цену, не разменивайся на мелочи. Каждое твое выступление процеживается через тысячи мозгов, и жизнь все чаще подтверждает твою правоту, а люди все больше ценят твою прямоту. Но одним, всего одним словом – ты это очень хорошо знаешь – можно все разрушить и обгадить себя навсегда. Будь сдержан, взвешивай, прежде чем сказать. Ершов – должно звучать весомо. Думай, и думай, и думай.

Я сам удивляюсь. Как это произошло, что ко мне стали прислушиваться?

Честность. Наверно, смелость высказываний. Практика. Логика. Умение объяснить.

Есть и другие капитаны, не менее опытные, не менее честные. Но – не высовываются.

На безрыбье и рак рыба.

Глянул на себя в зеркало… ох, дед… Неужели мне уже доходит 66 лет? Гляжу – таки доходит. Все, дед Вася, ты уже не молодой. Уже ближе к семидесяти, чем к шестидесяти. И это «ближе» шпарит со скоростью курьерского поезда, везущего повестку на тот свет.

Но внутри-то себя я не чувствую старости, дряхлости душевной. Как был молод, так вроде и остался. А что суставы болят, тяжелее стало двигаться, меньше сил стало, глаза хуже видят, – так это неизбежно.

Единственно: нет творческого вдохновения. Неужели уже не будет всплеска?

Весна кончается. Для меня она прошла в такой активной и разнообразной деятельности, дала столько впечатлений, как никогда. Сотни писем, выступления в интернете, отзывы, дерготня СМИ…

25.05.

Надя звонила, что опять ее четвертая власть беспокоила, Первый канал: снова им требуются мои комментарии по Смоленску. И еще какое-то радио. Она довольно грубо ткнула их в интернет. Но им же нужна не информация, а свадебный генерал.

На то есть Толбоев.

Пусть твердо усвоят себе: дед Ершов – нетелегеничен. Нет, и всё.

27.05.

Домой прибыл в полдевятого. Залез в Сеть: полтора десятка писем, не требующих напряга при ответе. Это успеется.

На форуме дилетанты все спорят о катастрофе. А тут Клих внезапно объявил, что экипаж сознательно снизился ниже 100 м; есть запись отсчета экипажем: 90, 80… и так до 20 метров по радиовысотомеру. И полетели они себе над дном оврага искать березу.

Ну, тогда и говорить тут не о чем. Я, как и всегда, в главном оказался прав: экипаж не умел летать. Истина оказалась проще, страшнее и банальнее любых умопостроений: эти сосунки вот таким образом надеялись как-то выйти на полосу в тумане. Способ, который показался им самым надежным, – всегда был самым опасным, смертельным, это подтверждено сотнями подобных катастроф.

Такова, выходит, система подготовки президентских экипажей в несерьезной, гонористой, донельзя политизированной стране Польше. Даже не система. Отсутствие какой-либо системы.

Будут еще катастрофы, и не обязательно с польскими пилотами. И если что-то будет непонятно в определении их причины, – надо сразу предполагать самые тупые, некомпетентные, безумные действия слабого экипажа… и не ошибешься. Это кризис авиации, я уже говорил.

28.05.

Оживленная переписка с Сокериным. Энергии в нем достаточно, креатива тоже, завалил меня стихами. Ну, с умным, одаренным собеседником из военных летчиков пообщаться – для

меня удовольствие.

На форумах и в блогах все еще обсуждают версии катастрофы. Мне от этого только дополнительная реклама, а брань на вороту не виснет. Тем более что мои неоправдавшиеся версии меркнут в свете заявления Клиха о сознательном нарушении экипажем летных законов. Неловко не только мне, но и всем теоретикам.

Один только смоленский фанатик, вроде пресловутого Олега Т., ткнул меня носом, что вот он, мол, дилетант, с рулеткой обмерил все вершины берез, сфотографировал, и все сошлось с выводами МАКа о левой бочке после березы. Самолет летел через овраг горизонтально!

Так и я не спорю насчет горизонтального полета, березы и бочки. Я спорю с теми, кто считает экипаж опытным и владеющим новейшей аппаратурой, которой был напичкан самолет. А летчики эти даже в штурвальном режиме выдержать параметры не могли. Какие уж там цифирки в спутниковой системе.

Принципиально на форумах расходятся два взгляда. Первый: что экипаж опытный, современный, молодой, владел такими способами, о которых пахнущий нафталином Ершов понятия не имеет, а ошибку допустил оттого, что была провокация.

Второй: Экипаж зеленый, неслетанный, непрофессиональный, гонористый, неспособный оценить опасность; просто тупые и задорные вояки польского пошиба, которым хотелось показать всем, а паче своему главкому и президенту, как ЭТО делается. Раз, раз – и в дамках!

И они таки тупо полезли – тут не открутишься: Клих подтвердил. При всех своих образованиях, при дипломах, при всей своей современности, – они оказались тупыми солдафонами, не способными на Поступок: принять грамотное, хоть и непопулярное решение, которое может сломать и на карьеру, и судьбу, – но войдет в историю как пример выполнения своего профессионального долга. Жизнь положить – но уйти от опасности и спасти Государя!

Мальчишкам явно не хватило характера. Щелкнули шпорами.

Это трагедия.

И Ершов на этот непрофессионализм намекнул первый. Ах, как вскинулись шавки: мол, неэтично поливать грязью погибших коллег… не зная результатов… старпёр… нафталин…

Эти «погибшие коллеги» объективно – враги Польши, они убили все польское руководство, доверившее им свои жизни.

Но поляки имеют исторические прецеденты, как с саблями

наголо верхом на конях кидались на немецкие танки. Гонор…

А большинству шавок в сети важны не высшие мотивы, а факты, подтверждающие их маниакальную политизированность. Чесать и чесать языком, где чешется. Хрен с ней, с Польшей, с ее руководством, с экипажем; главное – доказать, что миром правит только политическая интрига, и что вот, видите – и здесь не обошлось!

Горожаны… конспирологи, блин.

Сижу жду с работы Надю. И тут звонит, уже в который раз, тетя с Первого канала: вот, мол, у нас готовится передача «Итоги недели», сюжет, посвященный катастрофе, не могли ли Вы…

Я в торец сказал, что не могу, идите. Пять минут мягко, но твердо убеждал тетю, что это мне противопоказано, что это принцип, что на должность свадебных генералов есть охочие до пиара толбоевы, смирновы, акименковы и герасимовы. Убедил, расшаркались. Может, хоть отстанут.

Но приятно поразило то, что телевидение признало мой комментарий в интернете близким к истине, что, собственно, и подтвердилось в заявлении Клиха, она так и сказала. Ну, пусть поражаются моему типа ясновидению.

31.05.

Писем мало. Пристал какой-то мальчик, аккуратно косит под пилота; я намекнул ему, что надоедающих заношу в черный список. Отправил его на мой сайт, чтобы читал и не задавал глупых вопросов.

Какое наслаждение, когда компьютер нормально работает. Правда, ничего нового в сети нет. Интерес к катастрофе упал. Все ждут, когда же будут обнародованы записи. Их передаст МАК Польше сегодня. Вот тогда что-то прояснится, хотя в основном-то и так все ясно.

Полтора месяца «смоленского» периода моей жизни. Ну, кроме головной боли, я получил в сети дополнительную рекламу, и все. Кроме того, мой сайт стали посещать чаще.

«Письмо молодому человеку» известная часть молодежи приняла чуть не в штыки; старики же со мной согласны. Истина где-то посередине; все зависит от того, будет ли у нас дальше развиваться так привлекающий молодежь законный бизнес или же будут превалировать полулегальные-полукриминальные отношения, создающие обстановку оттока деловой молодежи из страны.

Но я ни от единого слова не откажусь: я вижу проблему

именно так. Ближайшее время покажет тенденции. Мне хотелось предупредить тех, кто родился двадцать лет назад. Но мой голос для них, не ведавших социализма, – как заупокойная молитва.

Один ли я такой, дед из двадцатого века? Мы – осадок, и как бы мы ни взывали, как бы ни будоражили мнение, новые поколения едва ли будут рыться в нашем иле. И редкий из них потом вспомнит, что деды ж предупреждали… Он будет озабочен сиюминутным.

Июнь

2.06.

Поляки выложили переговоры. Читая документы такого рода, всегда испытываешь ощущение причастности… весь в мыле.

Ну, испытал скорее разочарование. Никакой работы экипажа в переговорах не отражается. Такое впечатление, что они были в ступоре, начиная от дальнего привода. И вообще, так и сочится легкомыслие, непрофессионализм, неподготовленность, несерьезность всего этого мероприятия. Генерал при заходе в ТАКИХ условиях дает экскурсию кому-то, стоящему в дверях, объясняет, для чего нужна механизация крыла. Ну, мудак у них главком ВВС, с налетом-то 1300 часов на истребителях; такие же у него и летчики.

Без параметров полета трудно что-либо определенное сказать, хотя и так все ясно, остальное – непринципиальные подробности. А главное – им экипаж севшего Як-40 передает открытым текстом: «видимость здесь – полная р…zda», – а они лезут. Причем, вертикальная скорость сближения с землей, судя по отсчету высоты и времени, была явно больше рекомендованной. Зациклились… синдром «лови козу…»

Ну, на форуме ажиотаж, опять версии… Попросили меня сказать слово. Сказал. А что скажешь – я только выложил эти же мысли, что вот здесь пишу. Остальное можно понять, взглянув на выступления разумных форумян. Один меня упрекает, что моя версия о перроне не оправдалась, так пусть же, мол, это послужит Ершову уроком. А другой возразил, что колокольня Ершова-то повыше, чем у погибшего капитана.

А мне, и правда, урок. Не надо больше высовываться с преждевременными комментариями, тем более, с версиями.

И последний пост принес мне горькое удовлетворение. Один поляк, русскоязычный человек из моих читателей, имеет знакомых в кругах того несчастного президентского полка. Так вот, в первый же день какой-то «дед» из того полка охарактеризовал профессиональный уровень тех летчиков точь-в-точь как и я.

Тут один читатель спрашивает меня: как я сам отношусь к тому, что, мол, вроде как знаменит. А я и отвечаю: я чувствую себя на безрыбье.

Люди еще строят относительно меня какие-то иллюзии. Кому-то я еще нужен.

Что важнее: быть нужным семье или быть нужным

читателям?

Умру я… через год еще будут вспоминать, а потом и в семье забудут. Ну, так, к слову, как принято, еще будут поминать иной раз: «дед вон, покойный… царство ему небесное…»

А книги мои будут читать долго. Оказывается, они таки востребованы.

Кое-кто считает, что Ершов уже маразматик. А я чувствую полноту жизни все еще как молодой. Я все еще думаю о большом, общем, глубоком…

Ага… о вечном, о вечном пора думать старику. Надо успеть хоть выложить дневники, пока не умер или не потерял вкус к жизни. И сушить доски.

На Либ ру я по посещаемости выхожу на пятое место: почти 15 тысяч читателей за полгода. А сколько всяческих библиотек существует в сети, и в них есть мои книги. И кучи ссылок на форумах, в блогах и живых журналах. Так что грех обижаться.

Эксклюзивный ты наш.

А что. Мне нет нужды вступать в какое-то там сообщество, в стаю, в союз писателей-графоманов; я сам Ершов. И сделал себе имя сам. «В узких кругах».

Многие до сих пор не прощают мне «яканье» и завышенную самооценку. Только вот самооценка моя хоть кого-либо (кроме самих этих судей) по морде бьет? Я – сам Ершов, а вот ты – ну хто ты такой есть? Троечник? Вот это тебе, прячущемуся под ником, скромнее надо быть со своими оценками из подворотни. Ты хоть что-нибудь сделал для людей такого, чтобы о тебе, имярек, заговорили и дали теперь уж тебе оценку? Нет? Так старайся.

Если бы я не набрался нахальства выложить своего «Пса» на всеобщее позорище, то обо мне бы не говорили и оценок не давали. Я бы скромно сидел в своей пенсионерской заднице.

А сейчас мое имя стало чуть не расхожим аргументом в спорах. И – вот теперь – я, Ершов, пес ездовой, сказал свое слово и сижу не высовываюсь. А вы себе спорьте.

Посмотрел «Вести». Там муссируют расшифровку катастрофы.

Казалось бы: мне-то, старому пердуну, что. Не видал я катастроф, что ли. Так нет же: грызет и грызет. Не отпускает. Ну как же так? Ну что ж это за страна такая европейская? Что ж там за порядки, если они своего президента со всей верхушкой сами убивают? Что ж за авиация такая в Польше?

И параллель с нашим бардаком. И мысли, мысли…

Надя бы сказала: да почему тебя это волнует? Кто ты такой?

Вот и думаю: кто я такой, что меня уже все затрахали – с этой и с другими катастрофами? Кто я такой, что меня уже «экспертом» величают?

Если я действительно «такой», то надо знать себе цену. И родным и близким тоже… того…

«А батько в вас дурак». Так мой отец выпивши говаривал. И во мне что-то протестует, когда из меня делают дурака.

Так и мои скромные книги: большинство об их существовании и не подозревает, а некоторым людям они пришлись по душе, кому-то даже жизнь перевернули, как мне вот пишут читатели. Вот и думай, какой след оставил. Кто меня будет читать?

Да пусть обо мне лично и забудут. Но книги «какого-то там Ершова», «ну, однофамильца», будут жить, – и хрен бы с ним, кто их там написал. Поэтому я и не высовываюсь дальше форума. Круги в интернете все равно будут расходиться, и, в конце концов, Ездовой пес займет свое место в авиационной литературе.

Потом, когда появится необходимость осмыслить, какие же перемены наступили в авиации, возникнет потребность добыть информацию из прошлых лет. Тогда в памяти всплывет Ездовой пес. Он должен подкупить искренностью. Это правда нашей жизни.

Ну, теперь-то все вопросы по катастрофе вроде сняты, всем все ясно. Спекуляции и версии кончились. Надо полагать, и от меня отстанут.

Только собрался звонить домой, как достал меня по мобильнику из Москвы полковник ВДВ, ныне пенсионер, благодарный читатель. Двадцать минут болтали, раскланялись; он напишет бумажное письмо, ибо в e-mail не шарит. Эти старики… да еще военные… да еще ВДВ… Но таки тронуло его мое чтиво, не поленился же найти меня, поблагодарить.

4.06.

На форуме еще активнее обсуждение катастрофы; снова версии, версии… Мне надоело читать некомпетентную галиматью; людей, задающих вопросы, я вновь отправил на свой сайт. Спасибо, один читатель подтвердил, что там действительно выложены читабельные вещи, посетовал, что я не дал ссылку сразу, а только на 35-й странице ветки.

Многие сходятся на мысли, что запись переговоров,

выложенная электорату, не что иное как нарезка. И даже я склоняюсь к той же мысли. Ну уж слишком бедно выглядят переговоры экипажа – при сложнейшем заходе с нарушениями всех законов.

Или их заклинило? Или уж настолько легкомысленный и неподготовленный экипаж? До таких степеней, что и говорить-то на заходе не о чем? Тогда боже ж мой.

На Авиафоруме надыбал большую ветку по «Письму молодому человеку», прочитал в ней о себе много интересного. А в общем, это малозначащее письмо оказалось взрывателем больной темы о судьбе государства. И не только на этом форуме, а и в блогах. Большинство со мной согласно. Ерепенятся только записные фанатики-поцреоты и сопливая азартная молодежь. Ну, так и должно быть. А то если уж и молодежь согласится с брюзжанием деда, значит, народу кранты.

Быстренько отписался всем корреспондентам. Некоторые люди наглеют, пристают с меркантильными просьбами; я потихоньку учусь их вежливо отваживать.

За год получил около тысячи двухсот писем. Только за два последних месяца – более пятисот. Многовато. И на каждое надо ответить. Я пока не разрываюсь, но уже напрягает. Стараюсь писать как можно лаконичнее, но доброжелательно. Я занятой человек. Я отвлекаюсь на дом, дачу, почту… а надо же еще чуть-чуть и писать.

Вот все думаю. Жизнь моя тихо покатилась по рельсам пенсионерских интересов. А творчеству в ней теперь как бы и места нет. Но пока внутри есть хоть какой-то протест, надо будоражить в себе творческое начало, иначе опущусь, поддамся самой страшной, душевной лени.

Обычно русские люди, ощутив творческий провал, ударяются в пьянство. И потом, даже будучи вновь озаренными музой, пьют уже до могилы.

Так что бойся давнего пророчества цыганки: «що заробить, те й проп'є». Пропить авторитет можно очень быстро. Лучше не ждать пустоты и тоски, а браться дальше за дневники. Тем более, что пока на даче особой работы нет.

Какой насыщенный событиями и переживаниями период прошел, эти восемь лет наземного существования, – и как он богат отдачей!

А что – последние годы полетов разве не были насыщенными? Разве не писал я своего «Пса» на коленке?

Ну… то был другой период: период прозрения, последней

борьбы с сомнениями, период осознания значимости моего «Я», попытки оставить след. А после ухода на землю сомнения рассеялись, и открылась перспектива надежд. Что-то оправдалось. И я все силы вложил в… во что? В борьбу за свободу и самовыражение этого самого «Я». И были зигзаги судьбы.

А теперь мне этого ничего не надо. Самовыразился. Единственно: читатель ждет от Ершова чего-то новенького; надо держать планку.

24.06.

Дома скукота. Четыре письма; отвечу завтра. Новостей никаких нет.

Меня тут мысль посетила. Нельзя дневники выкладывать дальше с теми же тягомотными подробностями и тем же нытьем. Надо текст сокращать, и сокращать капитально, минимум на 50 процентов. Иначе дальше интерес к ним пропадет.

Но надо и сохранить дух эпохи и календарную последовательность событий, оставляя все летные эпизоды.

Короче, надо серьезно работать над этими политическими тетрадками. Тяп-ляп тут не пройдет.

Все больше и больше утверждаюсь в мысли, что надо завязывать с общественными притязаниями и с контактами вообще. Ну, дед я уже, дед-пенсионер-дачник-огородник. Не надо пытаться прыгнуть выше головы. То, что написано, ушло в Сеть и стало общественным достоянием. Пора уняться. Ну большего я сделать в жизни не смог. И так хорошо, что хоть несколько книжек написал.

Мне читатели предлагают: кто деньги, кто помощь, кто содействие в организации каких-то воздушных замков, поднимают мое имя на щит… Я для них – символ. Они думают, что я полон энергии и сил, и что только административные рогатки не дают мне возможности развернуться.

Ага. Если бы жабе хвост – она бы весь луг истолкла… примерно такая поговорка есть на Украине.

А мне бы свернуться. Начинается последняя треть жизни: период созерцания, осмысления, равновесия, покоя, смирения, склероза, маразма и ухода. Чего уж людей смешить. Мудрость возраста дает мне понимание невозможности дальнейшего влияния моей личности на авиационную жизнь. А произведения мои живут сами по себе, я теперь им не хозяин. Великое счастье мое будет, если они переживут автора.

На Довлатова мода. На Пелевина мода. На Веллера… ну, этот рангом пониже, но тоже мода… в мегаполисах.

А Астафьев из моды вышел. Хотя тот, кто в молодости, задумываясь о житье, зачитывался Астафьевым, – будет человеком.

Вот подумай лучше о том, кем будет твой, Ершова, читатель.

Я чувствую творческий тупик. Все мое творчество держалось только на летных дневниках; они кончаются, да и публикация их – чисто технический акт. Самое творческое мое произведение, «Страх полета», выстрадано болью сердца в течение 15 лет… а больше, выходит, ни о чем я и не страдал, блаженненький. А блаженные книг не пишут.

Душевная лень обволакивает. Проблемы авиации, которая чем дальше, тем больше становится для меня чуждой, волнуют меня как-то все меньше и меньше. Вы уж там разбирайтесь как-нибудь сами, с вашими крылатыми компьютерами, сайдстиками, CRM и человеком-функцией.

Память ослабевает. Без дневников я ноль. Я все забыл… Планка начала опускаться, это уже необратимый процесс. Мозг увядает, а значит, следом надо ожидать быстрого старения тела. И только вот этот дневник, уже не летный, а пенсионерский, поддерживает тлеющий огонек мышления.

Эпопея с книгами заняла, в общем, шесть лет. Такой вот просветленный, напряженный, творческий период. Период надежд. Всплеск.

И примерно год как всплеск этот растекся и ушел в песок разочарования. Все надежды, все перспективы, все ожидания растворились в холодном осознании одного общего факта: кончилось. Все кончилось и уже больше никогда не прорастет. Кончились восторги, кончились мечты, кончился последний взлет… слава богу, сел на грешную землю благополучно. Наелся ощущением нужности людям, наелся признанием, наелся собственными книгами в руках, наелся авторитетом, наелся музыкой, свободой, наелся планами, наелся творчеством.

По идее, умереть бы. Кеосский обычай, как в «Таис Афинской». Но пока еще привлекает растительная жизнь. Вот тяпал бурьян на грядках, и не хотелось идти отдыхать: глаз все искал и искал новое заделье. Пока, значит, есть к жизни интерес.

А встал за токарный станок, накрутился маховичков – и понял, что руки уже тоже всё, – кончились руки. Любимое слесарное и токарное дело осталось краткосрочным хобби, на полчаса, больше руки не выдерживают. Ну, еще года два-три; максимум до семидесяти дотянуть, а там… так неохота становиться рабом собственного немощного тела, быть обузой родным.

Что ж: жизнь была сплошным наслаждением, «всё лучшие годы»… теперь выстрадай годы не лучшие. Лучшие уже прошли навсегда.

На даче остается перманентное заделье, по мере убывания сил. Я его теперь берегу: все ж активный труд. Весь цокольный этаж мне – до конца дней. Вот скоро стану перекладывать топливник. Завезу кирпича, разведу глину, развалю старую печь, изобрету новую, буду по кирпичику складывать… К осени как раз и высохнет. Оштукатурю, а то обложу кафелем, у меня его достаточно. Займусь душевой…

Ну, это я все себе здесь, за клавой представляю. А как возьмусь реальными болящими руками, так стану стонать. Но это теперь моя жизнь.

Июль

9.07.

Вернулся с дачи – дома ждет меня сюрприз: пакет от того самого полковника ВДВ в отставке, Рогова Валерия Павловича. В пакете письмо шариковой ручкой на 23-х страницах формата А4 в клеточку и… медаль «За верность авиации» с выбитым портретом Маресьева; удостоверение на мое имя подписано Главкомом ВВС генералом армии Петром Дейнекиным.

Медаль, конечно, общественная, типа «За присутствие на пожаре», но важно другое: это официальное признание меня сообществом военных авиаторов. Довелось-таки свинье на небо глянуть… когда резали. Как сказано в статуте медали, ею, в частности, награждаются и «лица из состава гражданской авиации… за особые заслуги в освоении, эксплуатации и обслуживании авиационной техники… оказывающие содействие в решении задач, поставленных перед военной и гражданской авиацией».

А письмо-исповедь тронуло. Человек выложил мне всю свою детдомовскую судьбу и всю боль Офицера за судьбу армии и страны. Мои книги его зацепили; это он хлопотал за медаль и, от имени военных авиаторов, так сказать, вручил ее мне через курьера.

И что ему ответить на пространное послание? Он с интернетом знаком плохо,

э-мейла не имеет, пишет на бумаге по старинке. А я уже и ручку в пальцах не удержу, суставы болят. Придется отпечатать и отправить ему в Рязань почтой. Ну, он еще позвонит.

А вечером пришел Олег с подарочным симовским штурвалом, установил его, отладил; полетали. Подарок этот – от моих друзей, бывших симмеров, а нынче – уважаемых пилотов. Ну, я счастлив. Олег дома еще покумекает, как оставить и джойстик, и штурвал, чтобы летать и на самолетах, и на вертолете, и чтобы они друг другу не мешали.

Покумекал, сделал. Включил я флайт-симулятор: все работает и вместе, и врозь; ничего не отключая и не переключая, можно летать на всех типах самолетов и на вертолетах, на джойстике и на штурвале. И в то же время, на «Ту» можно летать со штурвалом, а джойстиком управлять на земле по путевому каналу. Чего-то Олег там мудрил, мудрил, остался недоволен, – а ведь все работает.

Я должен быть благодарен этим ребятам: они так заботятся

обо мне, так опекают, постоянно навещают, держат в курсе всех новостей… и еще благодарят за то, что мой Ездовой пес взорвал им мозг и изменил всю жизнь.

Я вот себе думаю: тут медали навешивают за верность… а мне современная авиация ведь неинтересна. Я верен той, старой, советской авиации, которую считал лучшей в мире. Той, которая меня на крыло поставила, в которой я себя человеком почувствовал.

А кто я в новой авиации? Дед, маразматик, балласт, тина, нафталин. В литературе об авиации я еще что-то, может, и значу, а в реальной авиации, авиации Боингов и Эрбасов, я – ноль. Неинтересны эти самолеты мне, как неинтересны айфоны, блоги, чаты, твиттеры и прочая типа логистика. Жизнь ушла, улетела на новых крыльях. Вот эти ребята, которым снесли голову мои книги, сидят теперь за штурвалами, вот они опираются на новые крылья… и еще деда благодарят – за мечту и за здравый смысл старой школы.

Но это – единицы, фанатики, положившие жизнь на алтарь. А существует же еще громадная масса молодежи, умеющей только болтать на форумах. Там я не котируюсь.

Правильно написал один участник дискуссии: Ершов и сам уже в гробу, и на мир из гроба глядит.

Я близок и понятен старшему поколению, а молодежь представляет меня не иначе как сгорбленным бородатым дедушкой с клюкою. Я – настоящий, живой, еще молодой, чувствующий и страдающий я – уже мертв для них. Ну, вроде как местный, авиационный, занявший свое место на пыльной полке типа классик. Меня цитируют и используют как аргумент.

Авиация оказалась прерывным процессом. Я-то думал, что через меня в будущее непрерывно перетекает опыт поколений летчиков. Нет: врезали новую трубу, уже после меня, и сосут оттуда. А меня перекрыли. Меня живьем в гробу засыпают. Я сначала бился, стучал в крышку кулаками… и зачем? Все равно, скоро один конец.

Нет, какие-то брызги от меня к ним еще долетают. Да только попробовав их на вкус, молодое поколение морщится, говорит «не то» и бежит искать новое – а его и искать не надо, они в нем захлебываются.

На женской тусовке в интернете жена молодого КВС А320 жалуется. Пока жили на Севере, пока мужик набирался опыта на Ан-24 и зубрил инглиш, жили небогато, иной раз и поесть-то сытно не получалось, – но была романтика, было общение,

рыбалка, природа и пр. Взяли его в Москву на Эрбас, полетал три года вторым, и вот ввелся. И – как обрезало. Говорит жене: ты мечтала о достатке? Хватает тебе? Всё, отстань, мне надо учить. И зубрит, зубрит, зубрит, и все разговоры – только вокруг самолета. Романтика кончилась. Зато большие деньги. И теперь она готова отдать назад те деньги за то, чтобы только вновь вернуться в благословенное, небогатое, но романтическое северное прошлое.

Но дважды в одну реку не войдешь. Мужик стал сурьезным, он полностью выкладывается на работе, приносит в семью боольшущие, немыслимые деньги.

Ну, на форуме пошла женская дискуссия, спор, надежды, что со временем бремя ответственности облегчится набранным опытом и мужик, мол, вернется в прежнее состояние.

Нет, не вернется. Он познал изнанку. Он помудрел. Романтика с него слетела. Теперь он будет думать о прессе эксплуатации и о том, как подольше сохранить здоровье.

А эксплуатация там, как я теперь крепко усвоил, гораздо жестче, чем выжимали из нас. Вот за это непонимание я в свое время и поплатился: от меня отшатнулась самая продвинутая часть летного состава.

Теперь-то, несмотря на тяжесть своих прожитых летных лет, я понимаю, что тяжесть эта была телесная. Недоспать, высидеть, отмучиться, – зато в полете отдых. Решение задач полета было посильным, в общем, необременительным. Земные заморочки решались Системой. Думать надо было только о безопасности, остальное – экономия, производительность, удельный расход – было игрушками для взрослых, баловством, капризом начальства.

А тут ребята жалуются на засилье бумаг, бумаг, бумаг, документов, стандартов, параграфов, пунктов, букв… нагрузка для неискушенного пилотского моска почти непосильная. И нет даже десятка секунд в полете для отдыха. Постоянное нервное напряжение – мина замедленного действия. Особенно это видно на средних линиях, на смычках. Через океан – там хоть сменный экипаж, и можно покемарить в полете; а вот на смычках – каторга.

Причем, одно дело – смыкать в Якутии, другое – в центре Европы. Это как сравнивать деревенский переулок и Ленинградское шоссе.

И этот молодой командир аэробуса пока спасается еще горящим внутри интересом к познанию новой для него машины, к ее возможностям, комфорту пилотирования и прочим цацкам. А потом навалится смертельная усталость. И денег тех будет не надо, да только из шестерен уже не вырвешься, разве что оставив там навсегда здоровье. Или искать пути на новую, тяжелую,

дальнюю технику, в надежде, что, может, там будет полегче. Или на командную должность.

21.07.

Почта вялая. На форуме тоже болтовня ни о чем. Расследование катастрофы продлили до октября. Понятно: за это время про нее или подзабудут, или те, кому надо, сумеют сформировать общественное мнение так, что причина будет усматриваться не в непрофессионализме экипажа, а в моральном давлении на него президента; либо приплетут посторонние факторы.

А тут в скандалезном МК статья: старые пилоты Аэрофлота, летающие на Ил-96, не скрывая фамилий, рисуют мрачные перспективы. И когда я все это прочитал, то стало мне стыдно за свои недавние высказывания: я ведь ту же самую ерунду молол. Деды потихоньку выживают из ума, оставаясь мышлением в прошлом веке, журналюги подхватывают их лепет и не стесняясь добавляют своего, и видно это только летающим, а пипло глотает эту белиберду не жуя. Поэтому нужно помалкивать.

Девять вечера. Не разгибаясь, наваял семь страниц, довел объем до полного авторского листа: 40 тысяч знаков. Много политики, но, мне думается, такая политика читателя заинтересует. Молодым это интересно читать потому, что они этого не пробовали, а хотят иметь представление и сравнивают с другими источниками. Пожилым интересно окунуться в ту атмосферу, найти в записях что-то близкое, пережитое, провести параллели. Ну, там же еще что-то, самую малость, и про полеты…

26.07.

День памяти первого самостоятельного полета на Як-18А. Но это вечером.

Денис прислал письмо с рецензией на книги Пономаренко. Спорит. Да, собственно, он во многом прав: генерал Пономаренко – практик середины 20 века, а нынче теоретик-оппозиционер. Он ничего предложить не может, только обрисовывает печальную картину, критикует положение вещей. Вопль в пустыне.

Денису же нужно реальное приложение теории к современной практике, и он нашел аналогичные труды, изданные за рубежом (причем, в практическом исполнении) лет на 20 раньше, чем об этом заговорили у нас.

Я в тонкости вникнуть не могу по причине ограниченности

мышления. Но понял, что сводить Дениса с Владимиром Александровичем как оппонентов нет смысла. Пономаренко уже и для меня, можно сказать, отец; для Дениса он – чуть не прадед. Потом, он все-таки военный, его менталитет – атакующий, протестный. Денис же – яркий представитель современной гражданской авиации, которая пошла путем чисто коммерческого, цивилизованного, потребительски-расчетливого, с гарантией, логического подхода к безопасности. Стремительный скачок мировоззрения через три поколения.

Не нам с академиком Пономаренко решать задачи нынешней авиации. Мы должны остаться в своем времени. Либо собрать весь свой потенциал, засесть за информацию и попытаться понять то, что доходит молодым через задницу, в современном верчении бизнеса. Но и поняв, чисто теоретически, мы вряд ли способны будем прикинуть прогноз на будущее. Без нас специалисты найдутся.

Сейчас время стаи, команды. Единоначалие, личность летчика отходят на второй план. Личностные качества кладутся в общий котел команды. CRM рулит, и Окань пророк его.

Денис приглашает меня в свой ЖЖ. Я внимательно прочитал его труды, на которые он дает ссылки. Умница парень. И хотя ничего нового я там не почерпнул, до всего этого доходил интуитивно сам, но Денисову логику доведения очевидных истин до среднего летчика в этих разработках оценил.

Может, Денис и прав в том, что идет к разуму пилота через расчет, логику и систематизацию. Я всегда шел через эмоции, романтическое увлечение, порыв, чувственную мотивацию. Может, поэтому в рассуждениях Дениса об инструкторском труде отсутствует (или я не усмотрел) такое важное для меня понятие как показ своими руками. А я с этого всегда начинал.

Ну, те, для кого пишет Окань, – другое поколение. Как обидно сказал о них Архангельский: тупой прагматизм. Ему показывай, не показывай – он не загорится. А вот логически докажи ему, что если он изучит CRM, SOP и другие премудрости, то за это будет получать 150 тысяч… он возьмется, тупо вызубрит, и будет свято убежден, что без труда не выудишь рыбки из пруда. Мало того, под этой мотивацией в авиацию сейчас ломанулся вал желающих. Они, видите ли, прям с детства были одержимы мечтой…

Акценты, которые светятся в рассуждениях Оканя, изучившего суть вопроса с применением CRM, показывают, что время романтики кончилось. Нынче другие критерии и рамки. От сих до сих. От параграфа до следующего параграфа. С каждым вторым пилотом – как с новым. Каждый раз брифинг.

Недоговоренностей быть не должно. Логично, четко, ясно… дебильно. Оставь эмоции за порогом штурманской. Фтыкайся в гнездо.

Ну… столп. Столп новой авиации. Столп авиации бизнеса. Менталитет!

Ну, а раз у меня душа не лежит, то о чем разговор. Я вежливо поблагодарю Дениса, но дам ему понять, что я остался на берегу, а его уж пусть бог бережет в плавании.

Я все вчитываюсь в обсуждение на форуме животрепещущих тем. Понимаю (ох как понимаю!) недавно списавшегося на землю Сергея Ивановича: он никак не удержится от реплик, тирад и пикировки. Он – активен. Он еще думает, что как-то повлияет. Денис, сын, и тот уже стал сдерживаться и не огрызаться на лай шавок, а отец пока в раже.

А я не повлияю. Я утратил пыл.

Скорее бы на дачу, дождаться дождя и засесть за дневники.

Я тут вытащил тетрадки, по 99 год, такая пачка… Даже страшновато стало: какой труд еще предстоит. А ведь труда-то – чисто механически набирать текст.

Нашелся читатель, который заказал по Амазону мой «Страх полета». Хочет этим меня как-то отблагодарить за бесплатно выложенные книги в Сети. Да мне это как-то уже не надо.

Вот читаю двухлетней давности обсуждение моей «Аэрофобии» на авиа ру. Еще проскакивают у оппонентов нотки недоброжелательности, но в 90 процентах отзывов уже одни комплименты. Кажется, это все было лет десять назад. Я тогда еще был полон сил и желаний. Теперь у меня есть авторитет в авиации, но нет вдохновения. Дай бог вымучить дневники, и всё.

Десять лет назад я только решился начать на коленке фрагменты своих «Раздумий». Десять лет… Я уже и тогда был в возрасте, что же говорить сейчас. Хотя в середине этого периода как будто вся моя зажатая молодость вернулась в одночасье и выплеснулась во всю мощь… но это было всего один год. Потом было только хуже и хуже. А сейчас все ушло.

Никакого расставания с небом. Никаких болезненных переживаний по этому поводу. Небо – это для меня отнюдь не махание крылышками, а нечто гораздо большее, целый мир чувств. И это навсегда осталось со мной.

Боязнь расставания с полетами свойственна именно таким ограниченным летчикам, каким был и я десять лет назад. Ручка-газ-получка.

Сколько летчиков, уйдя на землю, прошло через такие этапы,

через которые продрался я, оставив на шипах судьбы клочки собственной души? Многие? Вряд ли. Очень, очень многие так и остались между штурвалом и шлагбаумом, с бутылкой в руке, не более.

Валяясь в капитанском кресле и отдав ремесло полета на откуп своему слетанному экипажу, я рос внутри себя, в размышлениях, которые потом выложил на суд читателей. Разрозненные мысли, записанные между полетами в тетрадки, сконцентрировались именно в последние два года полетов, путем сложной внутренней работы, когда я лежал за штурвалом.

Теперь этой работы и следов не осталось, только книги. Я перечитываю их и удивляюсь, как будто вижу в первый раз. Старческий маразм прогрессирует.

Как потом оценят меня как личность, мне не узнать: природа оградила нас от возможности знать будущее, и это правильно. Если судить по отзывам читателей, то вроде неплохо. Но что из всего этого отстоится, а что всплывет и утечет с пеной?

Август

3.08.

Утром Надя разбудила меня сообщением: ночью в Игарке упал Ан-24 Катэкавиа. Погибли 10 пассажиров и бортпроводница, экипаж остался жив, в удовлетворительном состоянии, один пассажир в тяжелом. Повезло еще, что мало пассажиров было.

Зашел Олег: ему в 2 ночи уже позвонили; ну, сообщил, что узнал. Бортеханик – красноярец, летал раньше у нас в СиАТе; пилоты же из Самары, что ли. Самолет разломился пополам, загорелся, правда, спасатели быстро потушили. Вроде как летчики и один пассажир сами выбрались из кабины. Девочку-проводницу жалко: она сгорела вместе с пассажирами. Ну, и бедных пассажиров – само собой. Судьба.

Была ночь, в это время в заполярной Игарке как раз темно. ИЛС работала, джипиэска на борту была; погода через полчаса после катастрофы: видимость 1500, нижний край 180, ветер 4 м/сек, дождь… все вроде в пределах минимума. Но отметка пропала с экрана после 3-го разворота, они стали быстро терять высоту, уклонились вправо и упали за 700 м до полосы.

Раз экипаж жив, то разберутся. Не дай бог, искали землю… тогда лучше бы им погибнуть.

Естественно, уже меня по мылу теребит телевидение, наш 7-й канал. Я вежливо, но твердо отписал, что с телевидением не работаю вообще. А то прям эксперта нашли, который «знает об авиации все». Ага, щас. Пошли-ка вы все… к местным авторитетам.

Олег поехал в эскадрилью, вечером зайдет, расскажет.

В принципе, тайн никаких и не будет, раз экипаж жив. Врать они вряд ли договорятся: в таких случаях экипаж разделяют и заставляют писать объяснительные каждого по отдельности. Да летный директор уже наверно там: будет стараться вытащить экипаж и прикрыть свою задницу. Если отказ матчасти, это еще полбеды. Хотя над Ан-24 уже давно висит дамоклов меч старости. Но если это личностный фактор…

Рановато катастрофа произошла: еще ж вроде не кончилось лето. Может, что с правым движком у них… летают ведь на металлоломе. Пока то да се – вот она, земля.

Ну, потерплю; все равно ведь узнаю, ну, пусть позже.

4.08.

Сижу дома. Новостей по катастрофе нет. Комиссия работает, Толком никто ничего сказать не может. Олег вчера вернулся из эскадрильи: ничего нового. Единственно: ИЛС там до конца октября не работает, огни подхода тоже; так что заход по приводам, и минимум 200х2500. Он должен сегодня лететь в Игарку, может, по прилету что-то прояснит.

Левандовский дал телеинтервью: общие фразы о высоте принятия решения. Медведева 7-й канал выцепил по телефону: то же самое. Как можно сказать что-либо конкретное, не имея информации. Я молчу.

Мне все-таки кажется, что, возможно, был отказ правого двигателя без автофлюгирования. Олег говорит, по этому двигателю были замечания по разнице ИКМ на малых режимах.

А иначе что бы так могло повлиять на искривление траектории вправо?

Командир Козлов – старый профессионал: 54 года, 17 или 18 тысяч часов. Уж наверняка летать умеет.

Самолет сел на мелколесье, видимо, снес шасси, потом загорелся. Фюзеляж лежит весь целиком, середина выгорела от фонаря кабины до киля. Пассажиры погибли в огне.

Маханцев заходил буквально следом за Козловым, говорит, снижался до 70 м, туман; куда там лезть: дал по газам – и на Туруханск. Внизу просвечивало красное зарево; они еще не знали, что это самолет перед ними упал и горит.

Тоже спец Серега: минимум там из-за неработающей ИЛС и отрезанного на ремонт куска ВПП равен 200х2500; не надо бы при комиссии-то озвучивать высоту 70 метров в тумане: так можно и талона лишиться, да и комиссия ткнет директора носом в общую слабую подготовку пилотов, тем более, инструкторов авиакомпании.

То есть: туман натянуло буквально после выдачи в эфир фактической погоды 270 на 3500. Формально Козлов минимум не нарушил. Но вполне могло быть так, что туман подошел как раз к моменту его ВПР, и если был отказ, то туман усложнил ситуацию.

А на борту было еще около 2,5 тонн груза, т.е. посадочная масса была приличная.

Сижу, ворчу себе. И тут вдруг звонит мне Левандовский. Ну, общие фразы, за жизнь, да про мои книги… Короче: Лена ушла от него в компанию АэроГео, к Мамаеву, там больше платят, и теперь в СКОЛе освободилась должность инженера по лицензированию и по сопровождению РПП; вот он меня и приглашает на это место, за 20 тысяч рэ.

Если б я не знал, что это такое. А я знаю. Это не только вести РПП, а навалят и всю подготовку к ОЗП-ВЛП, сочинять приказы, письма и т.п. Поэтому я тут же, в торец, решительно отказался. Не хочу я опять менять свободу на ежедневную обязаловку, на служебный автобус, на сочинение никому не нужной галиматьи, тем более, для вертолетчиков, да на гниение у компьютера, на извивание пред чиновниками из управы, на эти коллективные пьянки, а главное, не хочу быть под пятой уже заржавевшего в своей властности деда Левандовского. Я под ним поработал всласть: при всем глубоком к нему уважении, это далеко не мед, вечные побегушки… На старости лет, за несчастную копейку… нет. Я – сам Ершов. И на жизнь мне хватает.

Ну, попутно обсудили катастрофу. Левандовский просто и уверенно сказал: нарушение минимума. Никаких отказов матчасти. Шарились. Маханцев же вон – не раздумывая ушел в Туруханск…

А я вчера Олегу так и сказал: истина будет проще и банальнее.

Ну, посмотрим.

Неужели мужик страх потерял? Я-то знаю, что это такое – старческая самоуверенность зажравшегося профи. Я сам очень вовремя из-за этого ушел с летной работы. А этот Козлов еще когда-то был и командиром отряда. Обнаглел. Вот жизнь и наказала.

Надя отреагирует болезненно. Она спит и видит, чтобы меня снова пригласили в какую-нибудь компанию и чтоб в доме были лишние деньги. А тут – от предложения самого Левандовского отказался…

Стар я уже опять лезть в ярмо и гнить там. Догнию уж на свободе.

Все в этой вертолетной авиакомпании скажут: вот… пейсатель… а жрать нечего – приполз… Терпеть унижение: вот, ты хоть и книжки пишешь, а командую здесь я, – и будь любезен… И все по мелочам, легкие оплеухи. Ну уж, на фиг.

Тогда, в СиАТе, это отвлекало от тоски по ушедшим полетам; теперь тоски нет, а наоборот, есть свобода, которой я еще не насытился, и чувство собственного достоинства, которое не хочет, чтобы его топтали за копейку.

Умер тот несчастный пассажир. Вот теперь экипажу, оставшемуся в живых, отделавшемуся, в общем, ушибами, – отвечать за загубленные жизни двенадцати человек. И не перед родственниками, не перед судом, – перед своей совестью.

Личностный фактор. Ну что толкало капитана на такие подвиги? Почему он полез в туман, при неработающих огнях подхода и ИЛС, по приводам и GPS, но не шел в торец, а задергался над ближним и метнулся вправо? Почему не ушел? Почему второй пилот не дал газы, не заорал об уходе? И почему Маханцев – ушел?

Всё узнаем.

Сижу себе, лениво листаю интернет, отвечаю на редкие, одиночные письма. Мне не скучно. Утром купил на рынке мяса, охладил его; сейчас нажарю Наде отбивных.

Не жизнь, а каторга.

А сидеть в клетушке вагончика в СКОЛе… так я уже насиделся в СиАТе, спину за компом угробил. Как представлю, что зимой ждать того автобуса, а ноги вечно зябнут… Да пошли вы.

Ну, рассказал Наде о разговоре с Левандовским. Она восприняла, новость достаточно сдержанно, но видно, что ее задело. Однако поезд ушел. Всё, разговор окончен.

Олег должен был сегодня везти в Игарку родственников погибших. Пока от него ни слуху, ни духу, а уже восемь вечера.

5.08. Четверг. +17.

Утром искал новые сведения о катастрофе. Опубликована РД из министерства. Там погода за 19 минут до катастрофы – в пределах минимума: 6 октантов разорванная 270 м, видимость по ночным ориентирам 3500. Так что официально нарушения минимума нет. И, наконец, точные данные о месте катастрофы: от ДПРМ уклонился вправо и упал в 300-400 м до торца и правее курса 400 м. Там лесок небольшой, вот в угол его они и сели.

И проскользнул один пост на форуме, где о Козлове сослуживцы примерно так отзываются: как пилот и как КВС он – «турист». Ну, понятно.

В тысячный раз хочется повторить. Где бы у нас ни случилась катастрофа, искать причину надо только в непрофессионализме экипажа. Самолетопад.

За тем леском, метрах в пятистах, аккурат на траверзе торца ВПП, находится что-то типа дачного поселка. Его освещение ночью вполне могло соперничать со слабенькими огнями ВПП, которые, по опыту знаю, иногда очень трудно различить издали при слабых огнях подхода. А при их отсутствии – и подавно. И в разрывах тумана вполне можно было от ближнего купиться. Один

крик правого летчика «вон, правее огни!» – и КВС ничтоже сумняшеся дернулся туда. А дальше – как в Самаре.

Что-то я все грешу на это «купился». Ляпнул тогда про Смоленск, теперь вот – про Игарку. Ну да ведь сам в молодости покупался. А уж на Ан-24, с их уровнем подготовки пилотов, это вполне характерно.

А они ж летают по GPS. Ну, перед ближним, как водится, видимо, всем экипажем искали землю.

6.08. Пятница. +11.

Так. За катастрофу взялся МАК, Тут же рапортует на своем сайте, что записи МСРП и магнитофона есть: параметрические – 90 последних минут полета, а речевые – только первые 80 минут.

Ну почему вдруг магнитофон отказывает именно в середине полета перед катастрофой?

Теперь катэковским ребятам, экипажу этому, как-то надо договориться и складно врать. Держать в полной изоляции их невозможно; руководство компании тоже в стороне не останется, так что версию можно придумать.

И уже потихоньку раскручивается и муссируется тема: метео не сообщило о внезапном ухудшении погоды, диспетчер не предупредил экипаж… А экипаж – что: экипаж лез.

Не один я высказал предположение, что экипаж купился на огни совхоза. Там правее ВПП, оказывается, расположен совхоз, а не дачный поселок. Пилоты из СКОЛа комментируют. Правда, какие в СКОЛе самолетчики – один Левандовский, другой Николай Савельич Иванов. Но мысль реальная. Огни совхозного поселка-то будут поярче узкой строчки тусклых фонариков на ВПП.

9.08.

Смотрю видеозапись катастрофы маленького вертолета на соревнованиях в Минске. 74-летний немецкий пилот виртуозно крутит конуса у земли, выполняет вираж с креном 70 градусов… ну прям акробат. От земли, с высоты метров 20, секунды три разгоняется и уходит на мертвую петлю. Мощная машинка, конечно. На пикировании на полсекунды задерживается с выводом, перед землей судорожно хватает на себя… хлоп о землю… огонь, остановился через несколько метров. Всё, сгорел.

На форуме романтики развесили сопли: ах, Небо забрало, ах,

ушел в последний Полет…

Небо – страшно жестокая штука. Оно не терпит показухи. Вот так же погиб прекрасный автожирщик Петр Грушин.

Всегда находятся такие люди, которым важно показать верткость и мощь машины, ну и свою удаль и мастерство, на грани. И платят за это жизнью.

Земля пухом… Сам себе противоречу, но – «так лучше, чем от водки и от простуд». А зрителям пример: как не надо делать. Не надо крутить мертвые петли на Ан-2, на вертолетах, – незачем. Тем более, в весьма почтенном возрасте.

Время как летит. Уже конец лета. Надо уж доделать и выложить пятую часть дневников, чтоб не висело. А осенью продолжу. Нельзя останавливаться и костенеть в одних бытовых заботах. Хоть одна новая книжка, но должна раз в год выходить. До семидесяти лет надо поддерживать внутри себя дух творчества. А потом уже можно потихоньку и в маразм впадать.

Мне кажется, семьдесят лет – это какой-то рубеж, за которым наклонная плоскость жизни переламывается чуть не в обрыв. Посмотрим. Но эти оставшиеся четыре года надо жить активной творческой жизнью.

Дневники – тоже творчество. Просто напиток отстоялся, теперь искусство автора – довести его до кондиции.

Шесть авторских листов. Осталось несколько листиков тетрадки. Но 91-й год еще не кончился, октябрь; продолжу из следующей, до конца 91 года. Еще так поработаю пару дней, потом все проверю, выправлю и на той неделе, даст бог, выложу.

11.08.

Всё. Выложил пятую часть: и у Мошкова, и на Прозе. На Прозе придется, как обычно, часика два поработать, выделить абзацы.

Свалилось. И что – опять безделье? Нет уж, начну шестую часть.

Видел Олега. Ну, причина катастрофы, как я и говорил, банальна: купились на огни совхоза. Еще от дальнего привода подвернули вправо и лезли, пока не зацепились за лес. Элементарный, голимый непрофессионализм старого экипажа. Самарская школа, блин. Хотя… при чем здесь прекрасная самарская школа. Самарцы летают ничуть не хуже красноярцев. Дело в личности.

По опыту, суд даст им года по три-четыре поселения, а то и вообще условно. Но, конечно, отлетались. Бортмеханик отскочит, он ни при чем. И смягчит приговор только то, что они не нарушили официальный минимум, а просто не сумели уйти на второй круг при внезапном ухудшении видимости ниже ВПР. Ведь контакт с землей был установлен – они будут упорствовать в этом. Не нарушение, а ошибка. Ну, навроде как мастерства на 18-й тысяче часов налета не хватило. И будет куча сопутствующих причин: ремонт ВПП, регламент, нестандартная ситуация, синоптик, диспетчер… А главное – нет записей переговоров. Не докажешь. Думаю, выкарабкаются.

Но моя оценка этим летчикам одна: непрофессионалы, убили людей ни за что.

12.10.

Закончил правку абзацев на Прозе. Читатели еще вчера набросились: и на Либ ру, и на Прозе. Уже отзывы на авиа ру. Кому-то интересно, кому-то скучно: вот… опять повторы; для молодежи дневники – вообще анахронизм; кто-то сказал, что Ершов – самый талантливый графоман среди летчиков; кто-то (из-за бугра) уже обозвал меня предателем, когда, мол, герои спасали гибнущую Россию, он закрома картошкой набивал…

Я ухмыляюсь.

Мухи зудят, а верблюд себе идет. Каждый в этих записях что-то найдет для себя. Мое дело – выложить живое свидетельство той эпохи, о которой нынешняя молодежь имеет весьма смутное представление, а уж о том, какие чувства в том безвременье испытывали страдающие люди, – и подавно. Зрелый человек – поймет. А пацаны пусть себе читают фэнтези, пока не поумнеют.

13.08.

Артур Попов в Австралии вылетел самостоятельно, на 13-м часу налета. Я его тепло поздравил. Он увольняется с работы: что-то там его не устраивает. Деньги у него еще есть, он пока собирается интенсивно летать. А с работой проблем не видит: видимо, он хороший специалист. Читаю его блог, вижу, что человек очень организован, да еще и наделен литературным талантом. Дай бог ему стать профессиональным пилотом.

А тут пишет мне письмо отец молодого летчика, выпускника Красного Кута. Мол, сынок найти работу на Ан-2 не может, друзья тут хором искали по интернету ему местечко, и т.п. Может, Ершов где по блату знает такую компанию?

Я вежливо ответил, что не знаю, дал ссылку на «Письмо молодому человеку», посетовал, что приходится «отвечать за базар». Ну, расшаркались.

Вот два полюса. Папа ищет в России работу сыну-пилоту, который на халяву, за государственный счет окончил летное училище. А молодой очкарик-программист, симмер из Ухты, активно изучает инглиш, зарабатывает деньги, едет из России в Австралию, находит там работу, зарабатывает деньги, учится летать в аэроклубе – и получает пилотскую лицензию. Вот он и будет пилотом, а этот выпускник, за папиной спиной, пойдет торговать мобильниками, ну или в охрану. Либо – дай-то бог! – стиснет зубы и будет биться сам.

Мы дремучи. Как жаль, что я был дик, невежествен и, несмотря на приличный уже, сорокалетний возраст, почивал на лаврах и считал себя на вершине прогресса. Если бы мне сейчас вернуться в прошлое, в 85-й год, я бы активно занялся двумя делами: овладел компьютером и всерьез изучил бы английский. С английским тебе открыт весь мир, можно выбирать варианты. С английским ты везде – равноправный человек. С русским в России вариантов два: если повезет – зацепишься где-то за летную работу; если нет – иди в охрану.

И у этого папаши ведь есть свой мотодельтаплан, они с сынком подлетывают на нем и считают, что если человек мечтает о небе, то он добьется. Так пусть добивается!

Прочитал вчера следующую тетрадь дневников. Нытье и политику надо убрать и попробовать выцедить оттуда материал, касающийся исключительно полетов. В отзывах читателей прослеживается явное желание читать «про полеты». Надо дать им такую возможность. Читатель в этой части должен отдохнуть от политики.

16.08.

Интерес к пятой части дневников пока еще не очень проявляется, хотя таки читают. Слегка возросло число посетителей страницы. Но оценок пока нет; не то что, к примеру, на четвертую часть: там средний балл – десять.

Кондаков прислал письмо, где называет меня поэтом авиации. Рецензию на «Страх полета» он обещает прислать в сентябре, вместе с отзывами какой-то авторитетной мадам из Русского музея, которой он дал почитать мои опусы.

А мне как-то до лампочки. Я уже переболел сомнениями; мое личное мнение о повести сложилось. Такого об авиации пока еще

не написал никто. Повесть заняла свое место в литературе и уже никогда его не покинет. Эмоциональное впечатление она производит очень сильное. Я удовлетворен как писатель. И отзывов мне, в общем, уже не надо. Пусть даже меня публично сто раз обругают – я уже не тот робкий новичок в литературе, каким был пять лет назад.

20.08.

От читателей идут поздравления и благодарности. Некоторые находят в моих книгах нечто большее, чем просто летные описания. Есть и фанаты, растаскивающие опусы на цитаты. Дневники очень многие хвалят, находят в них какой-то свой интерес.

Ветка про самолет Качиньского достигла 100 страниц срача. Тролли там пасутся; обидно, что Сергей Иванович ведется и рвет рубаху перед какой-то умной и ехидной свиньей. И меня уже кто-то вслух подзуживает: а вот ВВЕ, интересно, купится?

Нет, не куплюсь. Проходили. Я молча ухмыляюсь.

24.08.

В инете сообщение о катастрофе частного самолета-амфибии. Идет обсуждение на форуме. Суть в том, что богатенький новый русский купил гидросамолет и пытался найти инструктора, но не нашел, и стал учиться на гидре сам. Научился, сделал около сорока посадок, весь в счастье, хвастался на форуме, как он летал над Волгой на сантиметре, пугая лодочников, как долго рулил на редане, катал друзей и пр.

Короче, видно птицу по полету, а молодца по соплям: это один из тех крутых, что вставляют в жопу дудку и носятся по шоссе, распугивая остальных водителей. У него и лодка, у него и квадроцикл, и водные лыжи, и УАЗик, и банька, и рыбалка, и охота… один только вопрос и остался: покупать ли авиагоризонт для полетов в облаках, или не надо.

Оказалось, не надо. Он посадил в самолет своего сына и двух друзей и начал выписывать кренделя над деревней, распугав всех жителей и кур. Не справился с управлением, упал в реку; сам погиб, мужики вынырнули, а пацан оказался в воздушном мешке под опрокинутым самолетом, кричал, чуть не утонул. Вытащили живого, обошлось.

АОНовцы опасаются, что этот случай падет лишним камушком на ту чашу весов законности, которая еще дальше задвинет их в задницу. Да еще в Казахстане на днях был подобный случай, там все погибли.

Я считаю, что только через множество подобных катастроф малая авиация придет к осознанию того, что деньги не все могут, нужна голова. Может быть, чашу терпения законодателей переполнит какой-нибудь вопиющий случай, с большим числом жертв, что ли. Но только путем доведения массы несанкционированных полетов до критической величины можно у нас в России добиться принятия законов, разрешающих частные полеты. Ну и, естественно, нужны в должной пропорции пряник и кнут.

Я всегда был категорически против безмозглого кувыркания в воздухе. Именно против кувыркания, с адреналином, мокрой задницей и телячьим восторгом, что, мол, во – как я могу!

Пилотаж должен быть строго регламентирован: подготовка, профессионализм, место, время, меры безопасности. Это очень серьезное дело.

А частник должен использовать летательный аппарат, прежде всего, как транспортное средство.

27.08. +20.

В августе что-то обильный самолетопад. Началось с Игарки. Падают, в основном, легкие суда; ну, в Китае Эмбрайер промазал мимо полосы в тумане, погибло 43 из ста человек на борту. А так – вертолет на соревнованиях в Минске, и небольшой самолет в Непале, и Л-410 в Африке, и еще Ан-26 в Вильнюсе. В Вильнюсе в марте польский самолет Ан-26 просвистел мимо полосы и выехал на лед озера. И нынче, в том же Вильнюсе, польский же Ан-26, вроде бы убрал шасси на разбеге. И еще у нас «Робинсон» где-то упал. И в Казахстане еще какой-то маленький разбился.

И гидра эта, что утонула: хозяин ее, как оказалось, принципиальный воздушный пьяница и хулиган: на форуме очевидцы представили свидетельства его былых «подвигов», еще на параплане. Он принципиально не хотел летать спокойно, ему, видите ли, обязательно надо было что-то эпатирующее устряпать. И трезвым не летал. Ну, как говорится по-русски, довыё…

Воздержусь от комментариев.

30.08. Понедельник. +15.

Отзывы на пятую часть дневников уже пошли, средняя оценка чуть более 8: один ставит 10, другой 4, третий 8… Политика очень неоднозначно воспринимается читателями.

Всё: этот эксперимент утвердил меня в мысли, что надо в дневниках делать упор таки на полеты.

Какой-то эстонский мужичок в своем блоге ругает меня за то, что я в дневниках дал нелестную оценку книгам ихнего знамэныттого Пусэпа. Выкладывает отрывки для сравнения шедевров последнего с моей нетленкой. Ну, пусть сравнивают.

Сентябрь

15.09.

Двухнедельный отдых на море удался.

Дома меня ждала почта: 55 писем, из них половина с поздравлениями с днем рождения. Надо садиться и писать благодарственные ответы.

Есть в почте и вопросы по аварийной посадке Ту-154 на заброшенном аэродроме в Ижме. Мы о ней услыхали еще в Турции. Ну, ребята молодцы. Я даже думал, что в интернете промелькнет нечто вроде: прав был Ершов, жива старая школа… Нет, на это как-то не обратили внимания. А 99 процентов идет спор на тему, какова причина полного обесточивания самолета. Ну, вроде озвучили официально: тепловой разгон аккумуляторов, дело обычное. А уж почему оно так внезапно осложнилось, разберется комиссия; самолет практически невредим. Медведев обещал наградить экипаж. Родина нуждается в героях. Тем более что утерли нос и американцам, с их посадкой на Гудзон, и их апологетам, обгадившим в Сети нашу авиацию с головы до ног.

Ребята, конечно, в рубашке родились: Бог подсунул им заброшенную ВПП в самый необходимый момент; дальше – высочайший профессионализм пилотов.

Несколько раз на форуме выскочило пожелание услышать мнение эксперта Ершова. Хрен вам. Буду молчать как рыба. У меня версий нет. А экипаж сработал отлично. Попробуй-ка притереть машину на торец на скорости 390, с чистым крылом, без АБСУ.

Смотрел я и подробное интервью с экипажем. Ой, складно бают. Для журналажи сойдет, а у профи сразу возникает ряд вопросов.

17.09.

Дал я комментарий по этой вынужденной посадке, по просьбе небольшого авиафорума, дал в очень обтекаемой формулировке. Сейчас растащат по интернету. Да, собственно, говорить не о чем.

Я думаю, бортинженер таки прозевал начало теплового разгона аккумуляторов, а потом в запарке допустил ряд непоправимых ошибок с переключениями. Но этого не докажешь из-за отсутствия записей, и озвучивать эту версию я не стал. Экипаж действовал согласно РЛЭ, молодцы, герои; вот и все.

20.09.

Ажиотаж вокруг вынужденной посадки Ту-154 в Ижме как-то поутих. Потихоньку всем становится ясно, что без ошибки экипажа (б/и) тут не обошлось. И вопрос о награждении повис в воздухе. А самолет тем временем пытаются вытащить из болота. Двигатели удалось запустить, они работают нормально. Делают настил и таки всерьез собираются готовить аэродром к взлету. А что: дождаться хорошего ветреного дня, максимально облегчить машину, и вполне может хватить 1340 м бетона для отрыва с последних плит. Ласточка уйдет без проблем.

Перечитываю «Таежного пилота», убеждаюсь, что, в общем, хорошо написано, и потихоньку утверждаюсь в мысли о продолжении. Черт возьми – неужели мне нечего и вспомнить?

Высокий тон этого мемуара, по прошествии времени, оказался абсолютно уместным. Ершов и должен отличаться от тех прочих, кто тоже пытается писать о своей летной деятельности, – а именно: доброкачественный художественный язык, абсолютная грамотность, высокий тон. Опыт возраста и вкус должны помочь точно отмерить концентрацию высокого штиля. И, главное: надо находить и показывать возвышенное в самом обыденном. Без всякой роли партии, без религии и без экзальтации, но в меру. Тогда вещь получится мудрая, западающая в душу.

21.09.

Интересную инфу добыл в сети про Боинг-777. Как-то американцы умудрились же постепенно поднять взлетную массу этой модели с 240 тонн до 350. И для сравнения – аналогичная операция с нашим Ту-154: с 98 аж до 104. Ну, и дальность полета Боинга на двух двигателях до 17 000 км – впечатляет. Двигатели с тягой 50 тонн для нас пока недоступны. Правда, справедливости ради, американцы уже 10 лет покупают у нас ракетные двигатели, используя их для запуска своих спутников.

Залез на сайт МАКа, там выложен окончательный отчет об аварии Ту-204, севшего весной на лес перед ВПП в Домодедово. Ну, КВС, налетавший в этой должности аккурат первую тысячу часов, не справился с ситуацией отказа автопилота и лез в тумане на полосу по подсказкам второго пилота, не сумевшего правильно забить данные в джипиэску. Говорить тут не о чем; слава богу, что живы остались.

Но вот психологическая характеристика этого капитана меня заинтересовала:

«Общая картина профиля носит невротический характер, тревожно-мнительного
человека, с ярко выраженными индивидуалистическими особенностями, интровертного
типа (живущего в мире внутренних переживаний), стремящегося к одиночеству,
постоянным размышлениям, но декларирующего чрезмерную общительность при
отсутствии застенчивости.
Ему свойственна артистичность поз, мимики, жестов, самодемонстрация,
потребность быть причастным к общему настроению окружающих, склонность к
«отзеркаливанию» собеседника, вызывая его доверие и расположение. Присутствующий
эгоцентризм, эмоциональная нестабильность, повышенная нервозность, излишняя
драматизация событий, заставляли его избегать конфликтов. Лидерские качества
отсутствуют. Человек «идущий за лидером», который может быть хорошим помощником
или советчиком (при высоком интеллекте).
Необходимо отметить повышение 7 и 8 шкал данного профиля,
свидетельствующих о выраженной индивидуалистичности данной личности. В рамках
диапазона нормы, это может проявляться оригинальностью поступков или высказываний,
своеобразием интересов и увлечений. Испытывается потребность проявлять
субъективизм в принятии решений, а также в отсутствии временных ограничений. Если
ситуация воспринимается как стрессовая (это может быть очень субъективно), то
возникает состояние растерянности, неуверенности, снижаются когнитивные
(мыслительные) функции.
В состоянии стресса имеется склонность к сужению сознания…»

Кого-то мне это отдаленно напоминает… Не себя ли, любимого? Как же тогда 35 лет хранил меня Господь в полетах!

22.09.

Самолет в Ижме вытащили на полосу, подключили питание, все проверили: все работает, механизация выпускается; остается кое-где подклепать, залатать дырки, поставить новый ППД, и самолет готов к взлету. Единственно: не собрал бы он за собой легкие плиты полосы, не предназначенной для таких машин. Ну, специалисты сделают расчеты. Если что – в конце концов, дождаться морозов, укатать снег и взлететь практически с грунта. «Тушка» на это рассчитана; я сам со снега не раз взлетал в Магане.

Об экипаже все как-то умолкло. Идет расследование, и спецам из комиссии нужно время, чтобы сочинить правдоподобную версию таким образом, чтобы и волки были сыты, и овцы целы.

А шуму и вони на форумах по этому поводу предостаточно. Сколько же там всякого мусора обретается. Нет, надо потихоньку уходить оттуда. Может, года через два обо мне и вообще забудут.

23.09.

Большой фронт работ на даче. И то, и это… и все не терпит отлагательства.

Но все эти оправдания – только оттяжка от творческой писательской работы. Я чувствую, что потенция моя иссякает, и инстинктивно выискиваю вовне любую причину, лишь бы не садиться за стол и не начинать писать. Вот, оказывается, и все, на что я был способен. Ну, механически наберу текст дневников.

Раз я весь настроился не вспоминать о летной работе, не бередить душу, где ж взяться воспоминаниям.

Раз я не вижу практической пользы для молодых от своего творчества, только вред и обман, то откуда же взяться вдохновению.

А подтверждать свою значимость в околоавиационном мире, надувать щеки… зачем?

Но это и не повод впадать в депрессию. Спасибо творческому началу за то, что оно не дало мне опуститься на пенсии. Не надо только мнить себя великим и ужасным авиационным пейсателем современности, и все встанет на свои места. Уйти в тень, сократить контакты, и переписка постепенно увянет. Согласиться с мнением молодежи о том, что дедушка уважаем, но пора ему и на покой. Без амбиций.

А амбиций и так уже нет. Стремиться можно, только когда есть стимул и видна перспектива. А так – достаточно для меня и

простого созерцания жизни.

27.09.

Сокерин выложил на Прозе очередную честную, с цифрами, статью, полную боли за судьбу авиации, и мне дал ссылку в письме.

Он с грустью пишет: в авиации коллапс, что в военной, что в гражданской, самолеты начнут падать в ближайшее время...

Да они и так падают, как листья с деревьев, причем, во всем мире. Аэрофобы взвыли: «как жить?»

А как вы хотели? Ждите, пока рынок все наладит. А пока тряситесь.

Надо бы продолжить «Мемуар» воспоминаниями о полетах на Ил-14. Несмотря на то, что я этой машине посвятил достаточно страниц в «Ездовом псе», кое-что еще в памяти осталось. А там разгонюсь, да продолжу и про Ил-18.

Но для этого мне нужно одиночество и полное безделье на даче, поэтому надо там к зиме с работами закругляться.

В принципе, пишу я достаточно увлекательно, и, даже если без чистых фактов, а вокруг да около, сохраняю именно атмосферу полета. Но, повторяю, для этого надо в одиночестве попытаться окунуть память в ту обстановку, сорокалетней давности.

30.09.

Есть такая категория нестареющих мужчин, сохраняющих ум, энергию и жизненную силу даже в очень зрелом возрасте, на которых я смотрю с уважением, до пиетета. К их числу можно отнести и Феликса Георгиевича Кондакова. Вот прислал он мне новую свою книгу «Мысли и мюсли». И правда, мюсли: кашка из микро-затесей, как у Астафьева. Но умный мужик, даром что летчик. Пролистал я ее, и уже предвкушаю наслаждение от чистого русского языка и чистых, ярких мыслей.

Попутно он в письме передал высказывания в адрес моих опусов своей подруги, зав. отделом рукописей и архива Русского музея, надо полагать, интеллигентной дамы преклонных лет и блестящего классического образования. Книги ей «более чем понравились», хотя полностью художественными литературными произведениями она их считать не может из-за «обилия в них профессионализма, жесткого стиля, отсутствия диалогов и образов».

Отдельно по повести: она ей понравилась; даже вроде бы причислила ее к художественным произведениям, но отметила те же недостатки, что и в Ездовом псе: не прописаны образы, нет диалогов и т.п. Как будто нет современной литературы без тех образов и без диалогов… которые я ненавижу.

Ну, делая скидку на их возраст и старые, классические понятия о художественности, могу польстить себя тем, что «старшее поколение» мои опусы приняло. Да что там – они считают выход в свет моих книг «замечательным явлением». Уря. Но и считать оценку этой отдаленной Нины Андреевны истиной в последней инстанции было бы наивным.

Хвалу и клевету приемли равнодушно. Знай себе цену. Молчи.

Тут председатель родительского комитета одной новочеркасской школы просит меня прислать фото с автографом для школьного музея. Они, видите ли, собирают материалы о «ярких представителях современной литературы», хотят сохранить и приумножить читающее поколение. Я вежливо поблагодарил за столь высокую оценку, насчет бумажного фото не обнадежил, но отправил ему несколько фотографий в электронном виде и еще бандеролью книгу с подписью. Он счастлив.

Я же засел за шестую часть дневников. С великим трудом и болью не пускаю сюда политику, но… я ее в дверь, а она лезет во все щели. Но хоть стронул с места. Теперь есть заделье.

Октябрь

8.10.

МАК выложил отчет о катастрофе Ан-24 в Игарке: ну, ничего нового они не сказали. Человеческий фактор, банальнейший. И дискуссия на авиа ру угасла. Говорить не о чем.

Народ ждет результатов расследования польского борта; обещали в октябре.

В Ижме начали было восстановление самолета, да наверху засомневались, стоит ли рисковать с перелетом… короче, слесари удалились: чего зря дюраль клепать. А фильм по первому каналу журналюги состряпали и показали. Ну, жуют все то же: пилоты молодцы, а о бортинженере тишина.

9.10.

Медведев присвоил капитанам Ту-154, посадившим самолет в Ижме звания Героев РФ. Остальных членов экипажа и бортпроводников наградил орденом Мужества.

Что характерно: в Указе люди награждены орденом Мужества по алфавитному списку, и фамилии бортинженера со штурманом как-то затерялись в списке бортпроводников.

Я так и не увидел в многочисленных телеинтервью фигуры бортинженера. Вообще его не показывают. Два капитана и штурман фигурируют везде. Штурман еще слово проронил где-то, а бортинженера как бы вообще нет. Но – наградили.

Понятно, что помпезное награждение – это пиар. Мол, вот какой у нас хороший президент: очень высоко ценит настоящее мужество и профессионализм.

На носу выборы…

У меня внутри сложное чувство: нет восторга. Нет и все. Фальшь. Явно во всем этом клубке возобладал мотив: стране нужны герои. Собственно, я так и говорил месяц назад.

Хотя мне пилоты симпатичны, и нет сомнения, что они заслужили награды… но дать Героя…

Героев у нас тут раздают и за гораздо меньшие заслуги, причем, втихаря. Нет, это пиар.

На авиа ру сначала восторженный вопль Уря! хора мальчиков-пассажиров. Старые летчики молчат. Потом опытнейший авторитет Арабский Летчик без обиняков заявляет следующее:

> Не разделяю радости. Чистой воды популизм. Как-то

неловко, чесслово... Герой, это тот, кто, рискуя жизнью или здоровьем, совершил что-то подобное. Риска здесь не было, так как не было выбора… В чём героизм-то? Вот "Заслуженных Пилотов" – самое то. Очень почётное звание. Особенно, когда за такое мастерство, а не сидение в кабинетах. Или "за Заслуги перед Отечеством". А "Герои" – ну не тот случай. Стыдно за власть, набирающую очки таким образом. Воспользовались случаем...

Я разделяю это его мнение полностью. Но озвучивать подобное я бы лично не стал. И вообще, в последнее время я резко изменил свои взгляды на все эти форумы и никогда не полезу на них выступать.

И дальше уже на форуме мнения разделились, и начался срач. Многие присоединились к мнению старого пилота. И очень многие считают незаслуженно обойденным наградой начальника площадки Ижма Сергея Сотникова, не позволившего в свое время использовать ВПП под лесосклад.

Теперь уж придется самолет этот в небо поднимать. Пиар продолжается. Стране все еще нужны новые герои.

И ждем все-таки результатов расследования смоленской катастрофы. Уж там-то политика рулит.

11.10. Понедельник. +5.

Я всегда ревниво относился к критике моих произведений читателями. А теперь, по зрелом размышлении, думаю себе: Вася, это же питерские и московские горожаны, избалованные Кафкой, Довлатовым, Мураками и прочими мураками. Поэтому мое чистое повествование, без зауми, как у этих мураков, – кажется пресным, повторяется и быстро становится скучным для городской молодежи, уже уставшей от разнообразия, но ищущей все новых и новых, оригинальных ощущений и впечатлений.

Но я не для них писал. Я пишу для чистых душ.

Поэтому плюнь, Вася, на всю эту т.н. критику снобами твоих опусов.

Эльчин Гасанов подсчитал, что на двухмиллионный Баку едва ли найдется сорок тысяч читателей книг, остальные торгуют. Следуя его логике, в Красноярске таковых наберется около двадцати тысяч. Основной же читающий контингент находится в двух столицах, и это, в основном, снобы. И то, признали меня ведь, снобы эти, на безрыбье-то.

Кстати, а сколько читающих людей было во времена Пушкина? Да в том же Питере – может, тысяч пять-семь. Народ

русский был безграмотен.

Кто обо мне в Красноярске знает? Да никто. И это хорошо: слава богу, меня хоть не узнают на улице.

16.10.

Прочитал тут интервью летчика-испытателя НИИ ГА Есаяна (налет, кстати, 16 000 часов, он до того работал линейным пилотом) о судьбе авиапрома и о соревновании Ту-334, Суперджета и Ан-148. Очень здравые, смелые, прямые, резкие суждения. Молодец. Я скачал материал, потом еще и еще раз проанализирую эту вещь и уточню свое мнение по этой теме; правда, оно почти не отличается от мнения заслуженного мэтра, который утверждает, что Суперджету не жить, Ан-148 удачно занял свою нишу, а судьба Ту-334 пока не определена.

25.10.

Полдня набирал текст дневников, закончил тетрадь. Почти 4 авторских листа получилось. Впереди еще две тетрадки, из которых тоже должно высосаться листа четыре; на этом шестую часть завершу.

Перечитал набранное. Так вроде ничего, политики мало, больше о полетах. Думаю, тем, кто треплет на Либ ру пятую часть и ставит ей единицы и четверки, шестая часть не понравится, теперь уже из-за отсутствия политики. Но я теперь к оценкам почти равнодушен и прекрасно себе представляю эту московскую интеллектуальную публику.

Пишут мне письма люди, открывшие для себя Ершова то ли через книгу, то ли через интернет. Вот пришло письмо от отставного летчика дальней военной авиации. Хвалит меня, хочет общаться. Ну, пообщаемся.

Я скорее для вот этих людей пишу, а не для стаи московских мотыльков, которых носит туда-сюда политическими ветрами. Ах, ах, Лужкова сняли. Ах, эпохальное событие. Мир перевернулся!

А мне – что был тот Лужков, что не было. Что были те октябрьские события, что не было. Что был тот октябрьский пленум РСДРП… одно да потому. Москва сама по себе, а жизнь России сама по себе.

Да и в Москве, в общем, полно нормальных людей… правда, жить в этом гадюшнике…

Ноябрь

2.11.

Целый день набирал дневник. Закончил «Бухгалтерию». Мучительно было выбирать оттуда удобочитаемые сюжеты. И я рад, что, наконец-то, расквитался с этой сложной тетрадью.

Начал новую тетрадь: «Достоинство». Стараюсь сужать и сужать – до чисто летных эпизодов, а оно лезет и лезет: мораль, самодовольство и лирические отступления. Ну, набрал уже 250 тысяч знаков. Перечитываю, редактирую, пытаюсь прочувствовать дух этой части.

3.11.

На авиа ру обсуждают статью в польских СМИ о влиянии присутствия генерала Бласика на обстановку в кабине польского президентского экипажа. Генерала как личность все характеризуют отрицательно. Похоже, в Польше решили именно его сделать козлом отпущения.

Я о факторе его присутствия упоминал сразу. Но считаю, что основная причина все-таки не в давлении генерала на командира самолета, а в непрофессионализме экипажа, неспособного психологически противостоять этому давлению. Я бы такого генерала просто вытолкал бы в салон, закрыл дверь в кабину, и все, а потом бы разбирались. А бедный Аркаша вот не смог. А ведь капитан на борту в полете – первый после Бога. Слабак. Жалко его: последние минуты жизни он провел в сложных уставных, дисциплинарных противоречиях, затмивших и долг, и простой инстинкт самосохранения.

С 1 ноября вводится уведомительный порядок полетов малой авиации. Околоавиационная общественность обсасывает. А мне как-то все равно. Мечты о собственном самолете, автожире… все это ушло. Ушло вместе с годами. Теперь я ни за какие коврижки за штурвал не сяду. Я и за рулем-то стал замечать за собой откровенно старческие ляпы. Значит, всё.

Да и куда бы я это я полетел? На дачу? Оно мне надо – лишние хлопоты? На машине туда добираться проще, ее швартовать от ветра не надо, стеречь не надо, обледенения и низкой облачности она не боится.

Тусоваться среди этих авиационных рокеров? На фиг. Я налетался. Последние годы полеты были для меня просто обязаловкой, без них нельзя было получить средства к

существованию. Ну, еще был очень мощный стимул – обучение молодых. А романтика прошла. Она осталась только в моих произведениях. Сесть сейчас за штурвал… страшновато. Нельзя дважды войти в одно и то же небо.

А рокерам скажу: ребята, вперед и вверх! Грудью на поток! Доброго вам пути! Забудьте о земных мелочах! Напитайтесь счастьем Полета!

Высокие слова? Да, высокие. А Небо еще выше.

Роман молчит. Я тут как-то еще раз попросил его поработать над моим сайтом, но, видимо, интерес его ко мне остыл, особого материального вознаграждения проект не дал, и он уже жалеет, что ввязался. Не отвечает. Ну, я больше ему писать не буду. Спасибо и за то, что он для меня сделал. А мне теперь этот сайт как-то по барабану.

Вообще, мне теперь как-то безразлично, что обо мне подумают. Я откровенно дал всем понять, что общественная жизнь и пиар для меня нежелательны.

10.11.

Выложил я дневник в Сеть; тут же первые комментарии на авиа ру. В основном, читателям не понравилось. Молодежь меня не принимает; те, кто постарше, их увещевают, растолковывают…

Ерунда все это. Полают да отстанут. А мне еще один урок: политику, быт, все личное, – исключить, оставить одни полеты. Абсолютно только полеты.

Один тут критикует: да Ершов – обиженная посредственность, он только ныл в

90-е, а собственный уровень летного профессионализма поднять, так, чтоб с выходом на международный уровень, – мол, палец о палец не ударил.

Люди не понимают, что есть ширина, а есть глубина профессионализма. Для них моя инструкторская работа – ничто. Да и, в основном, тут тусуются школяры и симмеры. А у меня, чем дальше, тем отношение к симмерам все прохладнее. Последняя эйфория прошла.

Но зато старые летчики воспринимают меня все адекватнее.

Так что мой посыл к молодежи растворился в потоке нового, непонятного мне, современного молодежного мышления. Мы говорим на разных языках. Я, действительно, навсегда остался в 20-м веке, и нечего тут подпрыгивать.

Оригинальный пример привел Димка насчет того, как

объяснить непосвященному, в чем трудность слежения летчика за приборами и откуда появляется желание перед ними уснуть. Включи ночью в разное время конфорки, поставь на них одинаковые кастрюльки с молоком, сядь перед ними и следи до утра, чтобы не сбежало.

Есть еще пример: поставь перед собой пять будильников и наблюдай за ними. Но с молоком – нагляднее.

11.11.

На авиа ру вокруг дневников – прямо-таки бесовский шабаш. Я, честно говоря, не ожидал такой беспардонной недоброжелательности, злобы и срача. Даже расстроился. И все из-за вкраплений в дневник политики, быта, а главное, из-за откровенно изложенного моего тогдашнего настроения и отношения к переменам.

Я понимаю, что хор московских шавок – еще не весь рунет. Но выводы для себя сделал.

В дневниках, которые я все равно продолжу выкладывать, оставлю исключительно летные эпизоды. Даже околополетные профессиональные коллизии опущу. Голимый полет.

Ледокол должен переть вперед, невзирая ни на что.

Возможно, сконцентрируюсь нынешней зимой на продолжении «Таежного пилота». Если бог даст вдохновения, конечно.

12.11.

Почему на интернет-форумах столь низка культура общения? Я думаю, причину надо искать в той внезапной свободе слова, которая свалилась на голову молодежи, а она не знает, что с нею делать, тем более, в интернете.

Мы, дети 20 века, дети социализма, росли воспитанными. То есть, и государством, через школу, и от родителей к детям передавалась определенная культура общения: о чем можно на людях говорить, а о чем нельзя, как строить беседу, не унижая себя и собеседника, как прийти к обоюдному согласию, а в результате – как взаимообогатиться духовно.

Нынешнее поколение этому не обучено. Произошел слом старого образа жизни. Родители заняты другими проблемами, а подросток предоставлен сам себе, как трава; он набирается опыта интернетовского общения через собственные синяки и шишки. И вот результат: всеобщий срач, каждый слышит лишь самого себя, агрессия прет из каждого, обида на любое слово, – и фонтан

дерьма в ответ.

Молодежь, даже сорокалетние мужи, просто не понимают иного способа беседы. Они твердо усвоили, что жизнь – это жестокая борьба за существование, и переносят эти понятия на так необходимое человеку общение, – необходимое для того, чтобы было ж легче жить. Кроме того, измельчавший человек таким вот образом – из-за угла, болтовней, – самоутверждается. Вдобавок, он напрочь отвергает опыт старших поколений, как будто попал на другую планету.

Интернет позволяет выплескивать эмоции, не задумываясь над смыслом. Пальцы набирают текст быстрее, чем мозг обработает информацию, ну, как СМС. А слово – как выпущенная пуля, не догонишь. Постепенно теряется цена слова.

Думающие люди оценили суть моих дневников; большинство же интернетовского планктона отторгает их как инородное тело, вонзающееся в бездумный организм и мешающее, как заноза. Мысли, честно высказанные мною двадцать лет назад, раздражают нынешнюю молодежь. Ищется двойное дно. Автору, сыну 20-го века, приписываются все низменные человеческие пороки, кажущиеся столь естественными для нынешнего столичного жителя.

Мне их жалко. Но я таки пишу для думающих.

Вчера вечером настроил флайт-симулятор и пролетел маршрутом, описанным Кондаковым в рассказе «Холодный пот» – по ущелью Хемчика. Конечно, в симуляторе рельеф сглажен, но изгибы речки впечатляют. Я еще по «Google Планета Земля» просмотрел эти горы, речку и ущелья – да уж… хорошо влез он тогда.

В Дубае упал грузовой В-747, экипаж погиб, 2 пилота. После взлета доложили о задымлении кабины. В наших СМИ тишина.

Два пилота в экстремальной ситуации – слишком мал экипаж.

13.11.

Надя на работе, я сижу над седьмой частью дневников, попутно просматриваю интернет. Отзывы всякие; дневники, как и все мои произведения, спорны; определилось два лагеря, разделившиеся по политическому принципу.

Но меня зацепило, что один мой доброжелатель, участвовавший в финансировании первого издания «Раздумий» и зачитавший первую книжку до дыр, – вторую и третью читал уже

по диагонали, а остальное – только первые строчки. По его мнению, Ершов как литератор должен был остановиться на первой и единственной своей книге – на «Раздумьях».

Видимо, этот человек – из тех, кто ищет все только новое и оригинальное. А углубление и расширение темы ему уже скучно.

Хорош бы я был, послушавшись его совета.

А другой пишет, что все мои книжки с удовольствием читают его домочадцы, жена и прочие далекие от авиации люди, и им нравится.

Кто-то требует моих нынешних комментариев к тем, прошлым дневникам.

Ага, так и кинулся. Меня нет, я для всех умер. Напрягайте моск сами.

Никто из них не понимает основного моего стимула. Cogito, ergo sum. Но я со страхом думаю о том, что скоро тетрадки кончатся… чем я займу череп головы тогда? Сейчас мозги заняты хотя бы анализом того, как меня принимает читатель.

Как, как. Галиматья и повторение эпизодов одной и той же скучной летной работы.

Но находятся люди, которым это интересно, так же, как и те, кому это скучно.

Вася, двигайся, ломись ледоколом вперед. С каждым оппонентом не наспоришься. Потом жизнь примет что-то из твоих опусов, а что-то отсеется.

Тем временем напечатал текст тетрадки «Экипаж»: набралось ровно на один авторский лист. Одни полеты, ничего кроме полетов.

14.11.

Оборачивается так, что мои дневники ударили в самую середину спора за нынешнюю «жись». Те, кто за новый, проевропейский менталитет и порядок, давно уже воюют с теми, кто все еще тоскует по брежневским застольным временам. А тут этот дед Ершов еще дровишек подкинул: на самом переломе судьбы Государства в своих провокационных дневниках нытье развел. И половина внучков это нытье критикуют, а половина – оправдывают; старики – так те и вообще нынешние времена клянут.

Я-то не кляну. С той перестройки жизнь моя становится все лучше и лучше: ответственности, забот и тревог все меньше, а денег на жизнь вполне хватает. Последние годы я о куске хлеба вообще не думал, а дом в деревне таки построил, жилищные условия детям улучшил – и это в дорогущем на жильё городе

Красноярске. Грех, грех мне обижаться нынче на жизнь. А собак дразнить не хочется. Поэтому спускаю дневники на тормозах, убираю из них напрочь любое упоминание о трудностях жизни, оставляю только пафос полетов, поэзию инструкторского труда и романтику неба.

Я еще штук пять-шесть тетрадок выпотрошу, напишу восьмую часть, да и хватит.

Вот ведь как оно обернулось. Начинал я писательскую деятельность с благородной целью: показать молодежи и романтику неба, и трудности летного бытия. А теперь эта молодежь треплет меня в хвост и в гриву. Не приняла меня молодежная масса; только единицы пошли по пути летной мечты… теперь и они наверно клянут пейсателя за обман. Одни симмеры рады: нашелся старый болван-пилот, хоть один-единственный, кто нас, геймеров, похвалил. Да еще старики читают «Ездового пса» и ностальгируют по ушедшим временам.

Но дело сделано: книги живут; потом все уляжется, время рассудит.

Мой креатив, похоже, кончился. И хотелось бы написать увлекательный рассказ из летной жизни, да нет темы.

Кондаков молодец. Он брал элементарный случай и вкусно описывал его в коротеньком рассказике. Ну, как он, к примеру, лыжи отколачивал и потом запрыгивал на ходу в самолет. У меня такой эпизод тоже есть, но – только эпизод, а у него – рассказ.

И Надя считает, что Кондаков вообще пишет лучше меня.

Я тоже так считаю. Он как-то живее пишет, проще, растительнее и эмоциональнее, донося до читателя психологию двадцатилетнего парня середины 50-х годов, у которого в руках маленький самолет и почти никакого контроля в горах Тувы. Это интересно читать даже бывалому; что уж говорить о пацанах.

Надо как-то отсканировать «Записки пилота XX века» и выложить в интернет. Может, с моим предисловием. А впрочем, зачем опять высовываться. Их и так примут на ура; тем более, мои недоброжелатели воспрянут: вон, не один же Ершов пишет… кумир, блин… Есть люди постарше, поскромнее и поопытнее, и пишут даже лучше Ершова.

Так вот. Я уже так, как Кондаков, не напишу. Просто мой мозг засыпает, а Феликс Георгиевич, будучи старше меня, как-то сумел сохранить свежесть памяти. Молодец он, что и говорить. Старая гвардия.

19.11.

Летные дневники мне чегой-то надоели. Одно да потому. И читателю, вероятно, тоже надоело читать об одинаковых полетах. Ну так пусть же у них создается представление о летной работе как о скучной тягомотине, ибо такова она и есть.

Из тех тетрадей, которые у меня есть, до 1999 года (остальные где-то затерялись при ремонте), я выберу только самые значимые летные эпизоды – и на этом завершу. Может, напишу краткое послесловие, чтобы у людей не осталось вопросов.

Надо объяснить, что вот эти дневники и есть тот материал, из которого я создал трилогию про Ездового пса. «Когда б вы знали, из какого сора…»

И определенно заявить, что это – всё. Продолжения не будет.

Вот этому я посвящу нынешнюю зиму; да это займет всего месяц-два. И – свалю, наконец. Это – последние долги.

21.11.

Схоронили Алексея Алексеевича Иванова. Старый, действующий КВС Ан-24, 59 лет. Прилёг отдохнуть… и не проснулся.

На похороны пришло много летчиков, в основном, СиАТовские, человек 50-60 было. Ну, и мы, старики: Ковалев, Захаров, Верхотуров, Савельич… постояли пять минут в траурном зале, попрощались; строгие мальчики в черном забросили гроб в машину и увезли. На поминки я не пошел, дома человека рюмкой помянул. Я Леху мало знал, но уважал за то, что он всегда, даже в бардаке безвременья, ходил в форменной одежде и фуражке с дубами. Так всю жизнь и отдал авиации. Земля ему пухом.

Подходили ко мне люди, благодарили за книги, интересовались, пишу ли еще. Дочь Фридмановича подошла, поблагодарила за рассказ об отце. Еще девочка-проводница – за рассказ о стюардессах. Было немного неловко: я не знал, как мне отвечать на благодарности… да и обстановка не та. Ну, скорей смотался оттуда, прихватив с собой на машине старика Захарова.

Я зарыл голову в песок, не хочу знать, что творится вокруг. А новости печальные узнаю только три месяца спустя: Володя Менский умер. Хороший был пилот, и человек прекрасный, много добра сделал людям, да вот рак все-таки его доконал… Царство ему небесное и вечная память.

Звонил мне корреспондент журнала «Крылья» Меглинского, живет в Курагинском районе; час болтали о судьбах малой авиации. Она потихоньку встает на ноги: используются старые Ан-2, их поднимают на крыло, ремзавод принимает заказы; да

«Бекасы», да «Аэропракты» и «Авиатики», да и самоделки летают. Открытие неба сыграло свою положительную роль.

Ну… дай-то бог. А мне как-то уже неинтересно. Я перегорел. Вот Гена Верхотуров еще не налетался: ему дают подлетывать в аэроклубе на Як-52 и «Аэропракте». А я – всё. Мне это все как-то… в общем, уходит в туман…

Человек звонил-то мне вот по какому поводу. Читатели на ура приняли моего «Таежного пилота», написанного, в общем-то, второпях и между делом. Вот такое чтиво нынче малой авиацией востребовано. Так, мол, будет ли продолжение?

Я тут же перевел стрелку на Кондакова. Надо связаться с ним и выпросить у него «Записки пилота XX века» в электронном виде. Меглинский их опубликует. И так потихоньку выложим в Сеть.

А «Таежного пилота» продолжу. Есть с кем соревноваться: пример Кондакова перед глазами. Я напишу не хуже. Лишь бы не мешали.

Надя прочитала отзывы на мои дневники на форуме; переживает, я успокаиваю. Собаки, вернее, собачонки, щенята, лают, а танк должен переть напролом, буераками.

30.11.

Тетрадки быстро кончаются. Все – одно да потому; листаю быстро, глазу зацепиться не за что. Открыл 22-ю, «Вершины Мастерства»… то же самое. Ну там, хабаровская катастрофа Ту-154, кусочками, и камчатская Ил-76, Лактионова. А больше ничего нового читатель не почерпнет… его уже тошнит от бабаевских посадок.

Надо сегодня закончить на этой тетради. Пусть будет семь листов, хватит.

Дошел до камчатской катастрофы, не стал ее трогать, завершил на этом седьмую часть, еще раз перечитал и выложил в сеть. И слава богу.

Теперь не спеша разберу остальные пять тетрадей. Это будет завершающая часть, дальше 99 года нечего лезть. Надо выбрать самое интересное и постараться обойтись без повторов, политики и высказываний.

Все равно обгадят.

Господи, свалить бы эти дневники совсем… они меня уже тяготят.

Декабрь

1.12.

С ужасом думаю о том, что скоро писать будет не о чем. Летные дневники кончаются, а в голове никаких задумок нет. И память тускнеет, вспомнить-то нечего, а если вспомнишь, начинаешь мучительно искать в памяти, не описал ли уже этот эпизод раньше.

Выдумывать же из головы – нет никакого вдохновения. Быт потихоньку растворил творческое начало.

Ладно, надо вычитывать оставшиеся тетради и выбирать материал для восьмой – и последней – части. Напрягусь, до Нового года выложу… и всё.

Вот появился анонс на авиа ру: начали читать седьмую часть. Жду лая из подворотни.

2.12.

Лая из подворотни нет. И вообще реакции никакой нет. Видимо, читают. Но, думаю, особой реакции и не будет: приелось. Одно да потому. Поэтому решение ограничиться восемью частями – правильное. Потом оно отлежится.

Три тетрадки пролистал – там и на половину части не наберется. Думаю закончить дневники логическим эпизодом: вводом в строй Евдокимова. Дальше пойдет занудная жвачка сидения в долгих рейсах и вызревающее желание покинуть летную работу. Тоска. Никому это не интересно.

В Карачи несколько дней назад упал на взлете Ил-76 какой-то помойной грузинской авиакомпанийки в Эмиратах; экипаж – украинцы, бывшие пилоты ВТА, царство небесное ребятам. Загорелся двигатель, потом крыло… упали прямо по курсу, на какую-то стройку.

Ну, на ветке как всегда: сопли, вздохи, многоточия, горесть… Но один человек, летавший в той компании и знающий обстановку, успел вовремя свалить оттуда, не дожидаясь конца контракта; так он еще в июле поднимал на форуме вопросы атмосферы рвачества, а также беспредельного насилия матчасти в этой компании. Экипажи – из бывших военных, пятидесятилетних мужиков, которым некуда деваться, а надо кормить семьи.

Теперь он напоминает всем: я, мол, вон еще когда говорил, что дождемся… Не верили, дерьмом поливали. И вот дождались.

Зато, как мне тут тыкали в нос шавки на форуме, – этот экипаж не стал довольствоваться нищенской зарплатой, а «повысил свой профессиональный уровень до международного и расширил географию полетов» аж до собственной гибели в Пакистане. А гендиректор сваливает на попадание птицы в двигатель. А за забором у него в очереди стоит батальон таких же голодных офицеров в сапогах.

Мне крупно повезло в том, что летный век мой закончился аккурат перед всем этим беспределом. Я мог бы продержаться на летной работе ну еще пару лет, до 60, но уже и тогда вполне мог поймать инцидент по матчасти или нажить инфаркт.

Поработав в СиАТе и понаблюдав за тем, как в АТБ ставят на крыло подзаборные самолеты, я понял, что и здесь наступают тревожные времена. Просто вовремя развалилась контора Абрамовичей; обошлось, слава богу.

Вася, твоя лень и усталость от полетов оказались положительными факторами: вовремя ушел на землю. Свезло, как говаривал незабвенный булгаковский пес. Ой, свезло-то как.

Теперь-то, сидя в тепле и сытости, тебе легко говорить.

Но я соображал еще десять лет назад, что летчикам надо учить английский и интересоваться чем-то посложнее штурвала, пока еще молод. Мне-то, старому, уж было поздно тогда, и я просто ушел. А эти мужики, эти военные летчики, царство им небесное, и в возрасте 40 лет верили сказкам и не били палец о палец, пока не осталось никаких надежд, кроме как освоить инглиш и устроиться на работу в сомнительную компашку в Африке или Аравии. Лишнее подтверждение моим взглядам на менталитет советских летчиков.

Такие вот полеты по странам третьего мира, с «гуманитарной помощью» – преступление.

Хотя… а куда было им соваться еще? Да некуда. Это тема очень печальная, и ее последовательно и честно развивает в сети генерал-лейтенант Сокерин.

Перелистал тетрадки, подчеркнул нужный материал. Осталась последняя. Надо будет в самом конце вставить мысль о том, что начинаю работать над книгой. У читателя должно остаться логическое понимание того, что автор нашел применение этим записям именно как материалу для создания «Раздумий ездового пса».

На форуме идет обсуждение протолкнутого Аэрофлотом и Трансаэро дополнения к приказу № 139 о рабочем времени: «с

согласия экипажа» продлить обычную саннорму до 80/800 часов; в перспективе до 90/900. И попробуй не согласись.

Ну, летайте, летайте, ребятки. Не завидую я вашим заработкам.

3.12.

На Либ ру началось чтение. Сначала 90, потом сразу 250 человек. Уже в оценках этой части пошли оценками «десятки». Пацанам понравилось, что там «одни полеты».

На форуме летчик жалуется. Жена пилила-пилила его за нищету – ну, стиснул зубы, выучил инглиш, поехал на заработки в Африку. Три долгих командировки подряд. Вернулся – баба встречает с нагулянным пузом, врачи запретили аборт, надо рожать. А восьмилетняя дочка папу-добытчика обняла и в глаза заглядывает. И что мужику делать?

И деньги вроде есть, и семьи рушатся. А тут еще саннорму увеличивают до предела. А из-за нехватки летного состава эти саннормы ведь станут обязаловкой.

Я говорил и говорю: профессия пилота требует полной самоотдачи и немалых жертв в личной жизни. А нынче это становится уже вроде как нормой.

Мы женились, скажем так, по любви, безоглядно, зная, что государство гарантирует хоть какие-то тылы. Нынешнее капиталистическое государство не гарантирует ничего, а заставляет мотаться по свету в поисках заработка. Любовь быстро разбивается об рифы этих перемен.

Не потому ли на Западе нормой становится третий и пятый брак, причем, браки стареют. Не потому ли наши правители взялись за стимуляцию рождаемости?

Молодому человеку в семейной жизни нынче светят долгие, дальние заработки, потом развод и алименты, и те же заработки – уже для алиментов. На хрена бы оно ему было надо. Он предпочтет холостяковать и перебиваться случайными связями.

5.12.

Вчерашний день выдался поистине эмоционально насыщенным и богатым на события. С утра, вдруг, совершенно внезапно, позвонил Коля Евдокимов. Два часа общались с ним по скайпу, наладили электронную переписку.

Вечером глянул в интернет: в Домодедове сел на

вынужденную Ту-154: отказ трех двигателей. Чудом извернулись; самолет разрушен, но погибло всего 2 человека.

Три двигателя? Причиной будет, скорее всего, человеческий фактор. МАК работает.

Лег спать, выключив на всякий случай от журналюг телефон. Толбоев уже дал интервью, выпустив первый пар. Тем более, самолет этот – «Дагестанских авиалиний».

С утра письмо от Сокерина: просит комментарии по катастрофе, хоть два слова. Я написал ему свои предположения, но надо хотя бы знать точные обстоятельства, где что у них отказало. Если третий отказал перед полосой, а высота облачности была 120-150 метров, то ребятам пришлось очень непросто, и они проявили истинный героизм. Если только не грубая ошибка бортинженера, то этот экипаж на Героев вполне тянет.

Но опыт подсказывает: не спеши, ой не спеши с выводами…

6.12.

МАК озвучил первые результаты расследования. Два двигателя выключились на высоте, третий после неустойчивой работы восстановил параметры и был работоспособен до самой земли.

Опубликована видеозапись интервью со вторым пилотом. Он говорит, что была неустойчивая работа двигателей, загорались табло «Отказ двигателя» и «Давление топлива». Потом, после отказа боковых двигателей, второй вроде как восстановил работу, но, по словам пилота, не выдавал мощности: на взлетном режиме обороты были процентов 75-80, что ли; т.е. он был ненадежен.

Пилот грешит на то, что, мол, в топливо не добавили «Арктик». Вообще-то жидкость «И» на «эмках» не добавляют: нет нужды; но он об этом не имеет понятия.

Я и думаю. Если даже второй двигатель временно терял обороты, если автоматика и отключала его генератор, то кто мешал потом вновь подключить генератор и обеспечить работу энергетики?

Пытались ли они запустить ВСУ? Пытались ли восстановить работу авиагоризонтов?

Почему тогда не попали на полосу? Радиокомпаса-то должны были работать, нижний край был 180 метров. Почему садились с попутным на 32 правую, когда можно было чуть пройти и с разворотом на 180 сесть против ветра?

Ясно, был страх, была спешка. Не дай бог. Практически заход

без двигателей. Ну, как у нас в Полярном тогда был отказ: двигатель хоть и работал, а тяги не давал. Но генератор-то его работал.

Больше вопросов, чем ответов.

Понятно, что этим заходом с попутным ветром они себе усугубили ситуацию. Пришлось же идти чуть выше глиссады, учитывая большую вертикальную… и надо идти чуть ниже глиссады, учитывая попутный ветер. Потом, видимо, тыкал ее, тыкал, пока грубо не приземлил на переднюю ногу.

Но в комментариях к видеоинтервью корреспондент записал, что они выпустили закрылки на 28 (в скобках: «максимальное отклонение – 60»), держали скорость 400, что, мол, «не позволило свалиться в штопор, зато позволило планировать до аэродрома». Бред журналиста?

Тем не менее, кто-то из форумян усмотрел на фотографии разбитого самолета выпущенные предкрылки и делает вывод, что были выпущены и закрылки. При заходе без двигателей предкрылки выпускаются вручную, но закрылки выпускать тут смертельно опасно, заход на чистом крыле. Тем более непонятно, как же капитан рассчитывал сесть с попутником.

Напрашивается версия. Бортинженер что-то там химичил с насосами и, возможно, дохимичился до полной выработки. Когда стало падать давление топлива, опомнился, включил, но крайние двигатели уже хватанули воздуху и заглохли, а второй восстановил работу. Слова о ненадежности его работы оставим на совести пилота; при расследовании разберутся. Они ж газ ему судорожно добавляли явно выше 5000 метров – он и не выдавал мощность. А ниже – пробовали?

Почему не пытались запустить хотя бы еще один двигатель? Возможно, моя версия ошибочна, бортинженер не был уверен в причине отказа, поэтому и не пытался это сделать… Хотя пытаться вновь запустить надо в любом случае, кроме пожара.

Мне больше верится все-таки в ошибки экипажа, а не в заправку некондиционным топливом.

Стране герои больше пока не нужны, поэтому катастрофу расследуют по всей строгости. Политики тут нет, поэтому первые данные поступили в течение суток.

Все-таки, мне кажется, можно было сесть против ветра и помягче, и на полосу-то уж попасть, вывалившись из облаков на 180 метрах.

Фактор испуга, стресса и паники в экипаже, скорее всего, присутствовал.

Тут дали ссылку на известный случай с последовательным отказом трех двигателей в Новосибирске, в 2000 году: видеоверсия, наложенная на реальную запись переговоров. Ну, понравилась мне работа экипажа. Все действовали четко. Когда определили, что КУРС-МП уводит их влево, штурман заорал: «Курс на ближний!» И карту прочитать успели, и по голосам слышно, что хоть все и напряжены как струны, но докладывают так бодро, четко, отработанно… душа радуется. На пробеге четкая рекомендация бортинженера: «Тормоза аварийно!» И квитанция командира: «Аварийно!» А штурман от волнения докладывает скорости: «Сто шестьдесят! Сто сорок! Сто двадцать!» Потом: «Извините, текущая двести! Сто восемьдесят!» И т.д. Ошибся было сначала на сотню, в запарке-то.

Командир – Михаил Долгов. Наградили его Орденом мужества; второго пилота – общественной медалью Нестерова; остальных ребят – какой-то сраной медалью безликого ордена «За заслуги перед отечеством» какой-то там степени. Что за награду придумали – медаль ордена… И что за орден такой – аж четырех степеней… Фигня.

Медаль ордена четвертой степени класса «Ю»… Папирёски «Прибой» такого класса были в начале 50-х. Тьфу. Я бы от такой фигни отказался.

Но экипаж – молодцы.

Я на ночь выключаю телефон. Ну, одна тетя из интернет-журнала все же пробилась ко мне на почту: просит прокомментировать. Я вежливо, очень вежливо отправил ее в эротический круиз. Она снова пристает: а вот если опубликуют более конкретные данные – можно будет пообщаться? Я конкретно сказал, что принципиально светиться не хочу. Всё. Пошли вы…

Медведев тут собрался с визитом в Польшу. Ну, говорил о том, что смоленскую катастрофу, мол, надо обнародовать, со всеми нюансами. Ясно, какие это нюансы и почему так долго они обсасываются: тут сплошная политика, а значит, свалят все на экипаж и генерала, тем более что так оно и есть. Но сколько можно ждать. Надеюсь, хоть после визита опубликуют материалы.

Мне-то они важны потому, что моя версия катастрофы повисла в воздухе. Но надеюсь, что эти нюансы будут каким-то образом с нею соприкасаться. Ну не могу я поверить в бред насчет захода по какой-то там современной джипиэске. Надо знать летчиков Ту-154, и я их знаю.

Ну, подождем еще.

Вот сижу и сижу в сети, жду, может, выскочит что-либо новенькое. Но одна болтовня. А истина будет банальнейшая.

Прикидываю, как бы рассчитывал снижение на месте дагестанцев я. Высота 9100, удаление до Домодедова 80. Немедленно разворот на привод – и вниз. Средняя путевая 750, 12,5 км в минуту, семь минут идти. Вертикальная скорость с двумя авторотирующими двигателями, если средний остается на малом газе, – будет не меньшей, чем на «бешке», т.е. 13-15 м/сек. На привод выйти на высоте 2000 – самый раз; значит, за 7 минут потерять 7000 высоты, по 1000 м в минуту, значит, снижаться по 16 м/сек; ну, интерцепторы работают, корректировать. Можно с запасцем выйти на привод на 2500 м.

Вышли на привод с обратным посадочному, скорость должна быть погашена до 400; отворот в район спаренного, пройти километров шесть, это минута… нет, много, надо километра три, полминуты; выполнять спаренный на высоте 1500, потерять на нем 500 м, и выходим на посадочный на высоте 1200-1000 м за 9 км до торца. Не забыть предкрылки. Поступательная скорость 100 м/сек, остается до торца пролететь 90 секунд, с вертикальной, в среднем, 11 м/сек. Держать сначала 13, дальний пройти метров на 300-400 выше, т.е. на 600-500 м; к ближнему чуть уменьшать поступательную и вертикальную скорость; интерцепторы в руке. От ближнего уже будет видно: если проваливается, уменьшать угол, если чуть перелет – интерцепторами, как на планере, подправить. Нужно чутье. Норовить рассчитать посадку с перелетом, метров тысячу, – и дай бог на знаки сесть.

Привода работают – штурман подскажет створ. Обычный заход по ОСП, а ведь еще и диспетчер по обзорному проследит.

На худой конец, второй двигатель-то работает, можно попытаться, если что, подтянуть на режиме 75-80. Просадку перед выравниванием учесть; ну, как рекомендует РЛЭ. Перед выравниванием влупить второму взлетный и реагировать по его состоянию.

Даже без третьего двигателя, заведомо зная, что летишь как планер, можно выходить на привод на 3000, с запасом высоты, – куда она денется? Никуда. С запасом выполнить разворот на посадочный, выйти на дальний привод, взять курс на ближний, штурман со вторым проконтролируют, подскажут. А самому решать задачи по продольному каналу.

Главное – гидросистемы исправны, жидкость есть; включи насосную станцию, у тебя в руке интерцепторы, можно корректировать, можно мигом сбросить высоту. Помнить одно: запас, запас высоты! Запас должен быть. Тогда душа спокойна. А

уж когда свистишь над бетоном, а она не садится – тяни интерцепторы! Ну, будет перегрузка 2, ну, 3.

Легко тебе, в тапочках, за клавой, так говорить.

Да. Мне легко. Я все это сто раз продумал в свое время. И этот капитан, Закарджи Закарджиев, – специалист, не менее опытный, чем я: 17 000 часов, 60 лет, пилот-инструктор.

Чего же он кинулся с прямой-то, с попутником садиться? Боялся, что резервный авиагоризонт сдохнет из-за слабых аккумуляторов? Не знал, как восстановить работу АБСУ согласно РЛЭ? И что делал в кабине экипаж?

Если у них ничего не работало – как они вышли практически в торец полосы?

Вопросы, вопросы…

Конечно, для телезрителей и пользователей интернета экипаж – молодцы и герои. А у профессионалов к экипажу куча вопросов.

На авиа ру вялая болтовня. Подъелдыкивают заморские русскоговорящие. И Ершова уже кто-то помянул: а вот интересно бы услышать…

Щас. Больше я наболевшее высказывать на форумах не собираюсь.

Наиболее точную информацию, как я заметил, добывают и выкладывают профессионалы в газете «КоммерсантЪ». Они опросили летчиков Дагестанских линий. И те им прямо сказали, что налицо явное невключение насосов подкачки из расходного бака.

До 5000 топливо на всех режимах вполне подсасывается в двигатели их собственными насосами. Выше – разреженный воздух на режимах больше малого газа начинает создавать проблемы. Поэтому в баке и установлены насосы подкачки. И при отказе трех генераторов, а значит, и насосов, первое действие согласно РЛЭ – малый газ и экстренное снижение до 5000 м, чтобы не остановились двигатели.

Вот и здесь: выше 6000 м началась неустойчивая работа двигателей. Удивительно, как двигательные насосы еще сосали на номинале аж до 9100. А там уже подсоса не хватает, появились пустоты в системе, началась кавитация. И два крайних двигателя отказали. А средний двигатель находится в наиболее благоприятных условиях. Вовремя они поставили малый газ и стали снижаться; им повезло: двигатель не остановился. На малом газе ему подсоса хватало. А когда они ему на высоте

добавляли – он не тянул, выдавал только 80 процентов… как он только не заглох у этих экспериментаторов. А ниже 5000 им было уже не до него, надо было рассчитывать заход. А двигатель был исправен! И генератор его работал! И работу АБСУ можно было восстановить! И радиокомпаса и курсо-глиссадную настроить! И были исправны две гидросистемы на пробеге, и можно было управлять передней ногой и тормозами. Колеса ведь грубую посадку выдержали и разрушились только в конце пробега, на бугорке.

Теперь вопрос с генератором, с АБСУ, навигацией и т.д., отходит на задний план. Видать-таки, те еще спецы.

Вполне возможно, бортинженер и не забыл включить насосы. Но картина именно такова, как если бы насосы по какой-то причине не работали. Да и точно, не работали. Надо искать причину в электросхеме. Либо манипулировал насосами в наборе высоты, выключил их и забыл потом включить.

Если бы они понимали, что насосы не работают, а высота уже такая, что надо срочно ставить малый газ и падать вниз, – могли бы избежать катастрофы. Неустойчивая работа двигателей на высоте 6500 должна же была насторожить опытнейшего бортинженера. Сразу малый газ, и вниз, – через полторы минуты были бы в безопасной зоне и спокойно вернулись бы во Внуково.

Нет, их не насторожило. Как в свое время не насторожило командира сыктывкарского Ту-134 появление дыма в салоне – самолет продолжал набор высоты. Как в Иркутске не насторожил старого пилота пожар двигателя – самолет продолжал набор высоты…

Но все же экипаж справился с ситуацией, а она была очень сложной. Ну, расшифруют, будет отчет.

Если причина не в разгильдяйстве инженера, если сами себе не создали кучу трудностей, то награды они заслужили.

8.12. Среда. – 8.

Летчик Леха выложил видео своего инструкторского полета на тренажере «Боинга»: показательный заход с двумя отказавшими двигателями. Ну, молодец, инструктор прирожденный. Но… с такой аппаратурой отчего бы и не зайти: там все подсказывает электроника. А у нас все расчеты ведутся в уме. И что будет делать пилот-оператор «Боинга», когда у него сдохнет компьютер? Он же вообще без понятия о расчетах в уме. И тут Закарджа Закарджиев даст ему сто очков вперед. И Алексей Кочемасов, я уверен, тоже еще не утратил привитой в советское время способности считать удаление и вертикальную. А вот в смене я уже крепко сомневаюсь.

14.12.

С расследованием домодедовской катастрофы тянут. Прошло уже 10 дней. Речевой самописец не могли найти целую неделю. А теперь говорят, что «запись сильно зашумлена и требует восстановления».

Видать, какие-то силы борются под коврами, тем более, это ж в Москве.

Командир дал интервью «Коммерсанту». Общие фразы – но звучат так это, солидно, весомо. Кавказцы это умеют. Однако накосячил он сам в полете достаточно, для того чтобы стал виден его уровень как пилота и инструктора. Я об этом написал Сокерину, сбросившему мне это интервью.

16.12.

Заканчиваю последнюю тетрадь. Набрал четыре листа, 160 000 знаков. Думаю, наберется еще лист-полтора. Одно да потому. Колю уже ввел, вот опишу его ПСП и проверку в Москве, и надо сворачивать. Уже вставил где-то мысль о написании книги про ездовых псов. Надо еще раз, в конце, напомнить, что эта мысль не дает мне покоя. Это будет логическое завершение дневников: дальше, мол, автор бросил эту писанину и взялся за книгу.

Заканчивается годовой труд. Восемь частей летных дневников, которые и хвалили, и ругали, которые уже вовсю цитируют, – вошли в современную литературу об авиации. Подобного в мировой авиационной литературе нет. Я осознаю эту эксклюзивность как-то вскользь; это не главное. Главное: что я хотел в них людям сказать?

А хотел я сказать вот что. Гляньте и поразитесь: как мы готовили себе на смену летные кадры. Не полуфабрикат, не курсантов, – вторых пилотов и штурманов тяжелых лайнеров. Как мы, старые пилоты, их оценивали. О чем мы пеклись тогда, в безвременье. И сравните с нынешним положением вещей и отношением общества, Государственной Думы, правительства и Президента России к положению дел в нынешней авиации, к летной работе и к безопасности полетов. К вашей безопасности, граждане России.

17.12.

Всё: тетради кончились, набрал 170 000 знаков, больше повторяться нет смысла. Закончил фразой о том, что сажусь за книгу и назову ее «Раздумья ездового пса». Никакого

послесловия: имеющий мозги вполне без него обойдется.

Свалил обязаловку. Писал я ее четырнадцать с половиной месяцев. Выкладывать эту часть не буду, дам пока Наде почитать, приму ее замечания, потом уж, не спеша, выложу в сеть и выправлю абзацы.

19.12.

Надя прочитала 8-ю часть, одобрила; я выложил ее на Либ ру и выправил абзацы на Прозе. Озаглавил: «Часть восьмая и последняя».

Всё. Дневники обрели, наконец, свое место. Конец эпопее.

20.12.

В бане встретил знакомого штурмана. Он на пенсии. Последние месяцы летал в «Заполярье». Хозяева-москвичи скрылись, кинув летный состав; Андрей вот пытается отсудить 300 тысяч. Но у компании всё было арендованное, даже распродать нечего; шансы получить деньги малы. Андрей удручен, обозлен. Жена у него тоже не работает, живут на его пенсию, 22 тысячи. Ему 50 лет, английским не владеет, до последнего держался за Ту-154… закономерный итог. Он весь – в прошлом.

А вот Максим Кушнер и Тарас Басанский вовремя переучились со штурманов на пилотов и летают на «Боингах». А Володя Черкасов в «Ютах» летает КВСом на «Тушке».

Ну, тут создается какая-то новая компанийка «Континент», Андрей с товарищами пытаются устроиться туда. Мехов там варится, заберет их, если понадобятся. Но долго ли и она просуществует?

Что говорить: кто вертелся, думал наперед, рисковал, – тот на коне. А Андрей в свое время очень много сил потратил только на то, чтобы перетащить семью из Канска в Красноярск. Видимо, уже устал от жизни, чтобы рисковать… а жить-то на что-то надо, а возраст подпирает. Таков удел пятидесятилетних, тех, кто отстал от поезда… имя им легион.

Я тут все читаю флуд по домодедовской катастрофе. Попробовал смоделировать ее на симуляторе, установив нижний край облаков сто метров. Да чуть выше 6000 сдуру выключил было насосы подкачки, и двигатели тут же тупо заглохли. Ну, развернулся левым на север, настроил АРК на дальний Домодедова, интуитивно, держа скорость 400 при вертикальной 7-8, вышел на полосу с курсом 330, прошел чуть дальше,

развернулся – и вот она, 137 правая… правда, чуть высоковато. Я не стал использовать интерцепторы, подвел на чистом крыле и силой присадил ее в начале полосы. И это все – планируя без двигателей. На полосу я с первого раза попал, что и требовалось. А уж затормозить, даже без реверса, со скорости 380 на полосе в 4 км можно; ну, выкатишься в сугробы за полосой – но на своих колесах!

Экипаж проявил совершенную безграмотность и беспомощность и ничем не помогал командиру. Поэтому спасла их только хватка старого капитана: он таки умел считать в уме – и то едва справился, идя напролом с одной мыслью: скорее к земле! Спасибо, что его кое-как по обзорному локатору векторили и давали удаление для расчета вертикальной. Но накосячил он прилично, особенно с этими закрылками на 28. Не убил бы VIP-пассажира, да не умерла бы со страху бабка, – был бы герой. Хотя… командир в ответе за косяки членов экипажа.

22.12.

Надо все время помнить: Вася, твои опусы уже вошли в историю авиационной литературы и останутся там навечно. Но не обольщайся их эксклюзивностью или там известностью, а думай, когда их пишешь, о том, как воспримет тебя следующее поколение, внуки нынешних читателей. Им не будут нужны ни твои личные воспоминания, ни твоя мораль, ни твои эмоции; их заинтересуют лишь твои рассказы о полетах или твой художественный вымысел – о полетах же. Работай, поддерживай в людях интерес к авиации. Вот и все.

23.12.

Итоги года подбить, что ли. Чисто авиационно-литературные.

Началось с валоризации пенсий: значительная добавка; появилась какая-то уверенность в завтрашнем дне, стало возможно жить, особо не ужимаясь.

Увлекся чтением произведений моряка Федорова.

Пошла работа над изданием «Страха полета», и книга вышла в свет.

На сайтах Либ ру и Проза ру пошел вверх мой рейтинг. На Либ ру мои опусы заняли по рейтингу топ-500 первое место, и вообще, по посещаемости я там прочно удерживаюсь в первой пятерке авторов.

Пошла работа над летными дневниками, и к концу года я их все выложил.

Познакомился с Кондаковым, увлекся его книгами.

Начал разочаровываться в форуме авиа ру и принял решение не светиться больше на форумах вообще.

У меня появился свой персональный сайт… который мне, в общем, уже и не нужен.

Я отказался от работы с телевидением и вообще со СМИ.

Катастрофы и события: Смоленск, Игарка, Ижма, Домодедово. 600 писем по поводу смоленской катастрофы.

Награждение общественной медалью «За верность авиации»: меня признали даже военные авиаторы.

Все это на фоне постоянной работы на даче и постоянной переписки с читателями.

Основными достижениями в этом году считаю издание «Страха полета» и завершение работы над летными дневниками.

Общее количество моих опубликованных произведений, включая восемь отдельных частей дневников, достигло 17. Кроме того, на моем сайте выложены методички и статьи; их я уже и не считаю. Но все они вполне признаны читателем, их цитируют, на них ссылаются как на данность. Они живут, и будут жить. Вот – то, что останется после меня.

Поминаю его слова – одного из моих недоброжелателей на форуме: «Вспомнит ли через два года хоть кто о фамилии Ершов?»

26.12.

Опять в рейтинге Top-40 на Либ ру мой «Страх полета» на первом месте. Но мне как-то все равно.

Денис Окань пишет, что увлекся инструкторским делом, даже выложил в ЖЖ восторги по поводу ввода в строй своего талантливого ученика. Ну, дай-то бог. Может, вот с таких молодых мастеров и начнется наша новая российская школа. Может, на этих столпов она уверенно обопрется и станет набирать силу.

С Дальнего востока письмо: люди добывают и доводят до ума какую-то б/у матчасть, сделали свой аэродромчик, да еще у них акватория на Амуре, летают; восторги, благодарность Ершову за то, что подтолкнул…

Надо бы гордиться, что я – вот такой катализатор. А я сухо ответил дежурными словами: типа, «Ну».

Я тут пришел к выводу, что за два последних года стремительно отстал от современной жизни. И что жил до сих пор по совковому стереотипу и совковой инерции.

Вот и думаю: а зачем гнаться за временем. Наша активная жизнь осталась в 20-м веке, мы – его дети, послевоенное поколение советских людей. Ими мы и останемся, несмотря на компьютерные кружавчики цивилизации, неумело навешиваемые на себя в попытке не выглядеть нафталином времен.

Нам на смену пришло поколение паразитов и циников; ему на смену пришло поколение пепси, клинского и самая молодая часть – поколение жести, которое с рюкзачками. Эти уж совсем беспардонные.

Ну и пусть себе живут как хотят. Время сформирует их наиболее рационально. Их ценности непонятны и чужды нам. А мы еще страдаем о судьбе молодых, трухлявые колоды на их пути. Справятся и без наших страданий.

30.12.

Пришла печальная весть: умер Сергей Пиляев. Инсульт. Вчера хоронили.

Эх, Серега… не верится: он же моложе меня.

Хорошо, что я сумел описать его в своих опусах как крестьянина-трудягу, добросовестного, порядочного человека, хорошего пилота-инструктора. Пусть будет ему земля пухом и останется добрая память, в моих книгах и в памяти учеников.

Сижу вот, слушаю «Реквием» и осознаю свою полнейшую творческую импотенцию.

Самое главное: для чего писать? К кому обращаться? К рюкзачкам?

И второе: о чем писать? Лучшее свое я уже написал, и к этому был мощный стимул: вера в то, что я открою людям глаза на авиацию. Ну, приоткрыл. Кое-кому. А о чем писать теперь, когда пришло разочарование?

Надя мечтает, чтобы я бросил все это и стал нормальным. То есть сошел бы с небесных высот и омочил стопы в настоящей воде жизни. А то – опустился бы в ее грязноватые глубины.

Ага. На дно. Премудрым пескарем. Судачить о настоящем, нормальном существовании.

Врученная мне медаль «За верность авиации» не окупается. Мне бы переименовать ее в «За присутствие…» Я теперь в авиации только присутствую, наблюдателем. Я присутствую на ее пожаре. Сгорает старое, из пепла прорастают новые побеги… что их ждет?

Писать просто о красивостях? О мечте? Об абстрактном стремлении в полет?

Мне кажется, наша нынешняя бытовая философия полетов пока является просто рычагом, приподнимающим мечту из грязи совкового бытия. По Баху – над той же дракой за рыбьи головы.

Для бизнесмена, коммерсанта, чиновника, торгаша, – тех слоев общества, кому уже по карману собственный летательный аппарат, а проклятая работа прилично надоела, – полет должен стать окном в иной мир, иным бытием, частью рая.

Но мне не симпатичны наши бизнесмены. И писать для таких людей, которые на земле толкутся в драке за бабло, а в небо вырываются за глотком свободы… Пока не решусь.

А их становится все больше и больше, и этот отряд нуворишей, с примитивным менталитетом обладателя крутого джипа, лезет в Небо, чтобы и там расталкивать всех.

Ну, Небу на статус плевать, оно жестоко, оно требует одного: приспособься к его условиям и сосуществуй с ним, ускользая от опасностей. Покорители асфальтовых дорог еще долго будут банально биться об землю, пока не поймут, что в небе пальцы загибать бесполезно, как и в бане; здесь все равны: и пилот тряпколета, и собственник крутой небесной тачилы одинаково больно ударяются о планету, тем более что ни АБС, ни подушек безопасности в небе нет.

Абсолютное большинство нынешних частных пилотов используют летательный аппарат исключительно для сочащихся адреналином воскресных покатушек, в то время как весь мир нашел авиации практическое, меркантильное применение: в Австралии, к примеру, на автожирах пастухи облетают свои стада, а на Аляске Цессна является основным самолетом местных пассажирских линий.. Мы до этого дорастем, но еще не скоро. Малая авиация, зарождавшаяся в начале XX века во всех странах одновременно, в России увяла, едва появившись, – была затоптана милитаристским сапогом. Теперь она возвращается к нам с Запада, с западными правилами и западной философией полетов. А мы пока еще – дикие рабы, сорвавшиеся с цепи. Мы просто упиваемся свободой перемещения, вернее, кувыркания в пространстве, не понимая того, что эта свобода должна стать осознанной, трезвой и жесткой необходимостью самодисциплины и самоограничения.

Вот когда летающий человек найдет красоту полета в строгом следовании летным законам – тогда и поговорим.

У меня в экипаже эстетическое восприятие совершенства полета материализировалось в умении претворить логику буквы в

красоту собственного перемещения в пространстве. Мы таки умели строить красивую схему захода, гарантирующую успех полета в любых условиях.

Я потому не любил и не люблю визуальных, спонтанных заходов на тяжелом лайнере, что в них отсутствует логическая точность оптимума. Уж слишком заметно здесь высвечивается несовершенство человеческой природы, со всеми ее взбрыками.

Что ли – об этом писать? О простейших правилах? Если частная авиация нуждается в формировании самых первых, примитивных понятий философии безопасного полета – что ж, можно этим заняться. Кому же, как не мне.

Вот ведь чем занят человек – осмыслением концепции применения своих литературных и летных способностей к изменению бесшабашного образа мышления гнущих пальцы владельцев кроссоверов и б/у самолетов, считающих себя королями дорог и воздуха.

Ну вот, для начала, можно сочинить рассказ о том крутом дураке, который летал пьяным и убился об воду, едва не утопив собственного сына. Именно, о его менталитете. Разбогатевший торгаш, нувориш, троечник, хват, умеющий рисковать и научившийся выдергивать перья из хвоста жар-птицы.

На авиа ру кто-то подбросил песню современного музыканта и просит пацанов оценить ее. Я прослушал раз, другой, нашел текст, вчитался. Типичное нечто эдакое, близкое встревоженным душам неокрепших юнцов, которых судьба бросает куда попало. Ну, рок-музыка – это не для меня. Это порыв, посыл, позыв… к чему-то, куда-то… только чтобы пацанам не сидеть сиднем и не курить траву. Ну, хотя бы этим посылом песня хороша.

Вот такие юнцы и населяют нынче форумы. Они думают, что найдут там ответы на вечные вопросы… или хотя бы научатся эти вопросы себе ставить. А пока вопросы задают другие, кто постарше..

И это для них ты старался, писал?

Да. И это они, в неведении своем, поливают тебя грязью. Стоит ли на детей обижаться? Они не ведают, что творят. Они вообще ничего пока не ведают.

Ну, пиши же тогда в будущее. Для них же – но умудренных. Только не сиди и не черствей сердцем.

*****

31.12.2010.

Красноярск.

© Copyright: Василий Ершов, 2013
Свидетельство о публикации №213030400598